

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ

EN

MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le vendredi 13 décembre 1907, à 4 heures.

PAR

A. COULON

Président : M. WEISS, professeur.

Suffragants : { MM. THALLER, professeur.
 TISSIER, professeur.



PARIS

LIBRAIRIE DES FACULTÉS

A. MICHALON

26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

—
1907

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ

EN

MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le vendredi 13 décembre 1907, à 4 heures.

PAR

A. COULON

Président : M. WEISS, professeur.

*Suffragants : { MM. THALLER, professeur.
 TISSIER, professeur.*



PARIS

LIBRAIRIE DES FACULTÉS

A. MICHALON

26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

1907



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DE LA RESPONSABILITÉ

EN

MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

INTRODUCTION

La question de la responsabilité qui incombe aux conducteurs et propriétaires d'automobiles, à raison d'accidents causés par eux, est sur le point d'entrer dans une phase nouvelle de son évolution. De ce fait, elle aura eu la même destinée que les grandes réformes législatives modernes, et notamment la loi sur les accidents du travail. La future loi sur la responsabilité des accidents d'automobiles, et la loi du 9 avril 1898, auront été le résultat d'une même inspiration, la nécessité d'une protection efficace aux personnes victimes d'accidents : la première, bien que n'ayant pas l'importance sociale de la seconde, mérite

cependant une attention toute particulière. La maladresse ou l'imprudence des chauffeurs font tous les jours des victimes dont la liste funèbre va toujours en augmentant ; il n'est pas de jour où l'on ne puisse relever dans les journaux un chiffre plus ou moins considérable d'accidents de la route ; et ceux qui font de l'automobile trouvent toujours quelque intérêt à cette lecture, car ils ne peuvent se dire qu'ils n'auront pas aussi leur jour de publicité. Quant à ceux qui n'ont de commun avec le sport automobile, que le droit de voir passer devant eux des voitures de 30 ou 50 chevaux, avec la charge corrélatrice de respirer la poussière que le chauffeur sème comme à plaisir derrière lui, ceux-là, qui peuvent être destinés à aller trouver la mort sous les roues d'une automobile, sont aussi dignes que les ouvriers de l'industrie, de tout l'intérêt que doivent leur porter les personnes pourvues de quelque initiative législative plus ou moins directe.

Les législateurs ne pouvaient manquer de se laisser émouvoir par les résultats du prodigieux développement de l'automobilisme, développement qui devait infailliblement créer des inconvénients et des dangers et provoquer des plaintes et des protestations ; ce sont les intérêts de la société qu'ils ont pris en main, en travaillant à l'élaboration d'une législation favorable au plus grand nombre. La valeur morale de la tâche qu'ils ont entreprise est de toute évidence : un courant d'idées tout à fait hostile aux automobilistes s'est rapidement répandu dans l'opinion publique, et principalement dans les campagnes. Cette antipathie est

bien souvent justifiée par le défaut, chez l'automobiliste, de ce sentiment de circonspection qu'on serait en droit d'attendre de lui, comme compensation de cet autre droit que la société lui reconnaît de faire de la vitesse sur les routes. Mais la plupart des fervents de l'automobilisme se font de ce sport une conception toute particulière : généralement ils sont riches et ils savent que la fortune est une source de prérogatives qu'on ne peut guère contester. Ils se persuadent aisément qu'ils sont les maîtres de la voie publique et qu'ils y peuvent satisfaire librement leur passion de vitesse ; cependant la route est faite pour tout le monde, dira-t-on ; et alors celui qui fait les frais d'une voiture-automobile, c'est pour se procurer un moyen de communication plus commode et plus rapide, en un mot, c'est pour faire de la vitesse. Dès lors, ceux qui sont réduits à des moyens de transport sur route moins sportifs, le cycliste, le conducteur d'une voiture hippomobile, le piéton, se trouvent dans un état d'infériorité marquée ; ils ont toutes les chances d'accidents contre eux, tandis que les chauffeurs n'en ont pas pour ainsi dire. Aussi ces chauffeurs se chargent-ils de les rappeler à la réalité quand ils trouvent devant eux des gens qui poussent l'audace jusqu'à leur barrer la route, et apporter par leur présence un frein à leur folie de vitesse. Quel est, en effet, le piéton ou le cycliste qui ne sent passer en lui un frisson d'effroi quand il entend inopinément les appels de la trompe impérieuse de l'automobiliste ? Il y a là une inégalité entre habitués de la route qui demande une compensation au

profit de ceux qui se trouvent placés dans un tel état d'infériorité vis-à-vis des autres. Cette compensation ne peut se trouver que dans une réforme législative bien comprise. La réglementation nouvelle ne saurait être une atteinte directe contre l'automobilisme, mais une défense organisée « contre de hardis sportsmen qui en prennent trop « légèrement à leur aise avec la vie ou la propriété de leurs « semblables (1) ». Mais il est à craindre que la difficulté, consistant à frapper uniquement ces chauffeurs dépourvus de tout scrupule de conscience, n'oblige le législateur à en vouloir à tous du tort reconnu de quelques-uns. Et pourtant assigner à la réforme une autre portée, ce serait risquer d'entraver le développement d'une industrie si prospère, ce serait une atteinte immédiate au progrès.

Quelle que soit la réforme attendue, elle produira dans l'opinion publique une réaction du plus heureux effet, si elle réussit à ne pas trop s'attirer les récriminations des gens de l'automobile. Le but de la réglementation doit être facilement atteint, car il ne saurait être question que d'assurer d'une façon équitable la réparation des troubles causés par les automobilistes. C'est, du reste, à cela que se borne la nécessité sociale qui s'est fait sentir depuis quelques années aussi bien en France qu'à l'étranger.

En France les documents législatifs actuellement à l'étude ne manquent pas : le Parlement n'a pas été saisi de moins de quatre propositions de loi en l'année 1906. De son côté,

1. *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, page 373.

La Société d'Études Législatives a mis la question à l'ordre du jour de ses séances ; son projet n'est pas encore au Parlement, mais il est dès maintenant établi, et peut-être ne tardera-t-il pas à franchir les portes du Palais-Bourbon et à être adopté textuellement par le Gouvernement, comme celui-ci l'a fait pour son projet, déposé à la Chambre, sur le Contrat de Travail.

Dans le même ordre d'idées, il vient de se fonder, en dehors de toute initiative parlementaire, une « Société protectrice contre les abus de l'automobilisme » ; le but que la nouvelle association compte poursuivre est le suivant : « Protéger la sécurité des citoyens et leurs propriétés contre les excès de l'automobilisme ; soutenir et protéger par tous les moyens légaux un mouvement d'opinion tendant à obtenir des pouvoirs publics l'application et l'amélioration des règlements relatifs à la circulation, ainsi que les réformes législatives propres à rendre plus efficace la responsabilité des auteurs d'accidents et dommages, et à assurer la réparation des accidents anonymes causés par ceux qui se dérobent par la fuite. »

Les chauffeurs se sentant menacés de toutes parts n'ont pas attendu pour se poser en défenseurs irréductibles de l'automobilisme, soit au nom du sport, soit au nom de l'industrie ; ils ont surgi de tous côtés, aussi bien à la Chambre qu'au sein de la Société d'Études Législatives ; leurs intérêts ou leur passion pour ce sport étant en jeu, on ne saurait les blâmer. Leurs objections sont parfois judicieuses et il n'y aurait rien de plus souhaitable qu'une entente

amiable entre eux et le législateur. Mais il est permis de douter de la possibilité d'un tel accord. Il est à croire au contraire, qu'une fois la réforme achevée, les automobilistes n'auront plus que la ressource de se poser en victimes du droit : mais peut-il en être autrement ? peut-on raisonnablement sacrifier la société tout entière pour la plus grande satisfaction des vingt-huit mille chauffeurs qui sillonnent actuellement les routes de France. Que les automobilistes se défendent, mais surtout qu'ils ne s'illusionnent pas au point de croire que la réforme n'aboutira pas. Cette réforme est fatale ; et un jour ou l'autre la réglementation actuelle, si insuffisante à tant d'égards, aura fait place à une loi qui supprimera l'indécision et l'arbitraire.

Avant d'aborder l'étude de cette réforme il ne sera pas inutile de jeter un coup d'œil sur le régime actuel législatif et jurisprudentiel.

CHAPITRE PREMIER

ÉTAT ACTUEL DE LA LÉGISLATION

La matière de la responsabilité des accidents d'automobiles est encore actuellement soumise aux règles ordinaires du droit commun, complétées par quelques dispositions spéciales, règlements de police, concernant la mise en marche, l'immatriculation et la circulation sur la voie publique « des véhicules à moteur mécanique autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées » (1).

Aujourd'hui lorsqu'un conducteur d'automobile cause un accident, de quelque gravité que ce soit, matériel ou corporel, la victime est tenue d'établir que ce conducteur est bien l'auteur, et l'auteur responsable de l'accident; c'est là l'application toute normale des règles de la preuve d'après l'article 1315 du Code civil. Pour que le demandeur ait gain de cause, et que la responsabilité du chauffeur soit établie, il faut que ce dernier soit en faute, qu'il ait commis, par exemple, une imprudence ou une négligence, ou

1. *Décret du 10 mars 1899. Art. 1^{er}.*

qu'il ait enfreint les règlements. Cette faute, c'est le fondement, la condition *sine qua non* de la responsabilité, et elle ne se présume pas. La victime de l'accident, ne pourra obtenir la réparation de son préjudice que si elle prouve cette faute, en même temps que l'étendue du préjudice qu'elle allègue.

Tout cela n'est que la règle logique qui domine toute question de responsabilité en général ; c'est la solution classique des articles 1382 et 1383. Cette règle est la même pour tous les accidents qu'il s'agisse de voitures hippomobiles ou d'automobiles. C'est à cette règle que le législateur va s'attaquer ; et quand la réforme sera accomplie, il est probable et même certain que ces textes resteront définitivement muets pour les automobilistes qui seront dès lors soumis à une loi spéciale.

Que restera-t-il alors de la législation actuelle ? Un décret du 10 mars 1899, modifié par un autre décret du 10 septembre 1901. Les principales dispositions de ces règlements concernent la vitesse, les conditions de mise en marche, et l'immatriculation ; la plus intéressante à tous égards est celle qui est relative à la vitesse, c'est aussi celle qui permet le mieux de voir combien est mal appliquée cette législation spéciale qui est pourtant assez bien comprise pour restreindre d'une façon considérable le nombre des accidents : l'article 14 du décret du 10 mars 1899 s'exprime en ces termes : « Le conducteur de l'automobile « devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que

« le véhicule pourrait être une cause d'accidents, de désor-
« dre ou de gêne pour la circulation. La vitesse devra
« être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passa-
« ges étroits ou encombrés. En aucun cas la vitesse n'ex-
« cédera celle de 30 kilomètres à l'heure dans les agglo-
« mérations. » Cette fixation d'une vitesse maxima n'est pas
pour le chauffeur, une dispense d'observer les prescrip-
tions précédentes, car quelle que soit sa vitesse, sa respon-
sabilité est toujours engagée et ce n'est pas seulement en
marchant à une allure modérée qu'il peut s'en dégager.
Donc, au point de vue de la responsabilité du chauffeur le
dernier alinéa de l'article 14 n'a aucune utilité; le légis-
lateur aurait pu se borner à l'énonciation du premier
alinéa.

Il faut aussi retenir une autre disposition du décret du
10 mars 1899; c'est l'article 4 qui décide que « les appa-
« reils devront être disposés de telle manière que leur
« emploi ne présente aucune cause particulière de danger
« et ne puisse ni effrayer les chevaux, ni répandre d'odeurs
« incommodes. » La première prescription interdisant
l'emploi d'appareils dont la disposition pourrait effrayer
les chevaux est sans grande importance, car généralement
ce ne sont pas les voitures elles-mêmes, mais leur vitesse
qui cause des dangers de ce côté-là. Quant à la prescrip-
tion relative au dégagement d'odeurs incommodes, celle-là
a son importance; elle est l'objet de nombreux cas de
contravention, et la jurisprudence a eu souvent à s'occu-
per de cette question.

Cette législation spéciale réglementant la circulation des automobiles est très mal appliquée ; la pratique prouve même d'une façon trop évidente qu'il ne saurait en être autrement. D'ailleurs tous les règlements de police de la route sont voués à la même inobservation : à quoi sert la route aujourd'hui ? A tout sauf à la circulation raisonnée des voitures et des piétons ; on a même dit, avec juste raison, que ce qui s'y passe, c'est le désordre et l'anarchie. Les automobilistes peuvent être convaincus d'avoir contribué pour une large part aux reproches adressés à la communauté pour l'usage un peu détourné qu'elle fait de ses routes. C'est d'eux, en effet, qu'on serait le plus en droit d'attendre l'observation consciencieuse des règlements. Ils le savent bien eux-mêmes, mais s'ils étaient forcés d'une façon absolue, autrement que par la loi, de s'y conformer strictement, beaucoup de chauffeurs préféreraient peut-être abandonner un sport désormais dépourvu de tout attrait. En réalité il n'est guère de chauffeurs qui craignent de se mettre à côté de la loi ; la perspective d'une contravention ne les intimide même pas ; et d'ailleurs n'ont-ils pas plus d'une ressource pour fauter impunément ? C'est là un état de choses tout à fait scandaleux, auquel on pourrait sans doute remédier au risque de voir grandir chez les automobilistes une nouvelle insurrection contre les autorités qui auraient accompli cette œuvre de sécurité publique. Il faut reconnaître en passant que cet état de choses n'est pas le fait de tous les automobilistes, et rendre justice à ceux qui ont encore des

scrupules, observent les règlements, et blâment ceux qui ne s'y conforment pas.

La législation actuelle serait peut-être suffisante si elle disposait de moyens assez efficaces pour se faire respecter. C'est surtout dans les agglomérations que se fait sentir le besoin de ce respect dû à la loi ; ce besoin exige de sérieuses additions à la réglementation actuelle, et l'autorité la plus naturellement désignée pour prendre des mesures accessoires c'est le conseil municipal. Certaines villes ou communes ont assigné aux conducteurs d'automobiles des itinéraires spéciaux, réservant aux piétons des accotements particuliers qu'ils peuvent suivre en toute sécurité. De telles mesures n'ont pas encore été prises par la Ville de Paris, où leur urgence est pourtant manifeste ; les chauffeurs téméraires continuent donc de se livrer en toute liberté à leurs exploits ; sans doute les contraventions se multiplient, mais les procès-verbaux en sont souvent entachés d'inexactitude par l'impossibilité même dans laquelle on est d'apprécier d'une façon exacte, au milieu de l'encombrement des rues, la rapidité des voitures. Et de plus, un fait est à signaler, qui se reproduit partout : bien des contrevenants échappent par la fuite à la peine qu'ils ont méritée, ce qui ne laisse aux agents verbalisateurs que la ressource de dresser procès-verbal au vol, d'après le numéro de la voiture, souvent difficile à distinguer ; car nombre de conducteurs peu consciencieux n'hésitent pas à enduire d'une légère couche d'huile la plaque indicatrice qui, rapidement recouverte de poussière, devient à quel-

ques mètres absolument illisible. Tous les automobilistes sérieux sont les premiers à déplorer la conduite de certains chauffeurs qui jettent un discrédit considérable sur la corporation tout entière, et il n'est pas douteux que leur concours et leur approbation sont assurés d'avance aux autorités municipales qui se chargeront dorénavant de l'élaboration d'une réglementation susceptible de donner à tous les intéressés satisfaction complète.

Tout récemment le conseil municipal de Paris a été saisi d'un vœu qui n'offre rien de trop chimérique et qui pourrait peut-être produire de bons résultats : suivant ce vœu, chaque voiture, avant d'être admise à circuler, devrait être munie d'un tachymètre enregistreur donnant la vitesse atteinte à tout moment par le véhicule ; il serait procédé périodiquement à la vérification des feuilles tachymétriques de façon à frapper les conducteurs qui auraient dépassé cette vitesse normale ; en outre, comme le chauffeur peut en dehors des agglomérations dépasser cette vitesse normale, les agents du service de l'octroi auraient pour mission d'apposer sur lesdites feuilles, tant à sa sortie qu'à sa rentrée dans l'agglomération, un cachet spécial ; dans l'intervalle de deux cachets, donc *extra muros*, le conducteur de l'automobile serait libre d'atteindre la vitesse de 30 kilomètres à l'heure autorisée par le règlement de 1899 ; en tous cas, toute vitesse supérieure à 20 ou à 30 kilomètres serait enregistrée, et après vérification le chauffeur qui aurait ainsi enfreint les règlements tomberaient sous le coup de la loi. Une telle

réglementation aurait l'avantage de mettre un terme à l'arbitraire des agents chargés de la surveillance; leurs procès-verbaux ne risqueraient plus d'être entachés d'inexactitude, comme cela arrive quand la contravention est établie d'après un numéro pris au vol.

Avec une réforme aussi radicale, quoique peut être difficile à réaliser, nous serions déjà loin de la législation actuelle si insuffisante à tant d'égards. On a essayé de comparer la circulation des automobiles à celle des chemins de fer; ces derniers sont soumis à des règlements spéciaux, ils circulent sur voies spéciales, entourées de clôtures, passent à heures fixes, et, en principe, ne doivent jamais dévier de leur route; les automobiles, au contraire, circulent librement sur toutes les voies publiques en concurrence avec les autres véhicules et les piétons, ils arrivent à l'improviste, et pourtant ils peuvent fournir des vitesses sensiblement analogues à celles des trains les plus rapides. Les automobiles devraient donc être soumises à des mesures aussi sérieuses que les chemins de fer. Pour plus d'une raison la comparaison est peut-être délicate, mais elle est suffisamment typique pour mériter la peine d'être faite.

Pour obvier à l'insuffisance de notre législation actuelle, on a le choix entre deux moyens différents : ou bien conserver les règlements tels qu'ils existent, et alors faire une loi spéciale sur la responsabilité des automobilistes; ou bien, en rester au droit commun pour cette responsabilité, et refondre les textes sur la voirie urbaine et rurale en réservant une large place à la circulation automobile.

Lequel des deux procédés serait le meilleur? Voulant échapper aux conséquences d'une réforme qui augmenterait leur responsabilité, et qu'ils considèrent comme une menace, les automobilistes se font fort de faire bon accueil à un Code de la route; ce serait pour eux une bonne loi, si dure soit-elle, que celle qui réglerait d'une façon définitive la circulation des charretiers dans les campagnes, des cochers dans les villes, de tous les conducteurs, en un mot, de voitures hippomobiles ou automobiles, et aussi des piétons. Et maintenant quel résultat obtiendrait-on d'une telle refonte de nos règlements actuels sur la matière? Il paraît bien difficile de le définir avant que la réforme ne soit accomplie. Sans doute on aurait donné gain de cause aux automobilistes, mais il est probable que, par le fait, on aurait nui aux intérêts de ceux qu'on veut surtout protéger. Or, cette protection ne peut venir que d'une loi spéciale qui établisse les bases de la responsabilité des automobilistes. Que les chauffeurs récriminent il sera toujours facile de leur mettre le marché à la main en leur disant: « Indiquez-nous les moyens de police capables de nous assurer que chacun de vous répondra très exactement des dommages qu'il peut causer », et alors s'ils n'en peuvent proposer d'assez efficaces, ce qui est probable, qu'ils s'unissent pour répondre tous ensemble de la maladresse ou de l'indélicatesse de ceux d'entre eux qu'ils n'auront su eux-mêmes faire saisir et frapper; mais qu'ils ne viennent pas dire comme cet autre chauffeur qui demandait un jour le retrait d'un arrêté réglementant la vitesse des automobiles dans l'agglomération: « Qu'est-ce que cela peut faire? Si nous écrasons, nous payons. »

CHAPITRE DEUXIÈME

ÉTAT ACTUEL DE LA JURISPRUDENCE

La question de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles a été, depuis l'apparition de ce nouveau mode de locomotion l'objet de nombreuses instances devant les tribunaux. Toute cette jurisprudence présente au moins l'intérêt d'une très grande diversité, résultat direct du défaut de législation spéciale en la matière. Les juges peuvent se livrer en toute liberté à l'arbitraire; ils y sont du reste un peu forcés par suite de l'impossibilité dans laquelle ils se trouvent souvent d'établir leur conviction sur des preuves exactes. La plupart des accidents qu'ils ont à juger se produisent, en effet, si vite, qu'on ne peut généralement pas en déterminer les circonstances. Là où les accidents sont le plus nombreux, c'est-à-dire, à la campagne, il est bien rare qu'il y ait eu des témoins. De plus l'automobiliste qui écrase un animal sur la route ne s'en aperçoit pas toujours; il peut alors, même de bonne foi, ne pas se prêter à la reconstitution de la scène de l'accident. De son côté, le demandeur qui doit faire la preuve d'une faute de

la part du chauffeur sera parfois très embarrassé. Si on lui appliquait rigoureusement la règle de l'article 1315 du Code civil, il serait souvent plus avantageux pour lui de ne pas réclamer d'indemnité, car faute de preuve il perd son procès, et en est pour ses frais. L'automobiliste trouve bien son avantage à l'application théorique de l'article 1315. Mais généralement le juge frappé de l'iniquité de ce résultat, sort volontiers du domaine du droit commun de la preuve ; il en décharge la victime et présume la faute du chauffeur qui est alors, dans la plupart des cas, condamné à des dommages-intérêts assez élevés.

La diversité de la jurisprudence en cette matière provient de ce que tous les tribunaux ne se conforment pas à cette pratique. Il est encore des juges qui hésitent à sortir du droit commun pour s'en tenir à la stricte application des formules légales ; ceux-là rejettent alors les demandes en dommages-intérêts, pour cette raison que « le tribunal
« n'ayant aucun élément d'appréciation quant aux circons-
« tances dans lesquelles l'accident s'est produit, il est im-
« possible d'imputer une faute à la charge de l'automobi-
« liste. »

Cette question de l'application ou de la non-application du droit commun mise à part, les circonstances dans lesquelles se produisent les accidents ont amené des tribunaux à se prononcer pour ou contre les automobilistes ou à conclure à une responsabilité partagée. En effet, l'accident est parfois dû uniquement à une faute du conducteur ; parfois, au contraire, c'est la victime qui est en faute ; parfois

encore, tout en restant imputable à l'automobiliste, l'accident aura été aggravé par une faute ou une imprudence de la victime ; enfin l'accident peut être indépendant de toute idée de faute tant de la part de son auteur que de la victime, c'est un cas fortuit. Ajouté à cela le cas très discuté de la responsabilité des personnes civilement responsables à raison d'accidents occasionnés par leurs ayants cause, on aura ainsi la liste à peu près complète des formes sous lesquelles les accidents d'automobiles peuvent se poser devant la justice.

Reprenons dans la jurisprudence elle-même les solutions qui ont été rendues à propos de telle ou telle circonstance dans laquelle un accident aura été produit.

Et d'abord l'accident est dû à une cause qui incombe uniquement au chauffeur maladroit, imprudent ou insouciant des règlements. Le chauffeur étant seul en faute, la question d'appréciation de sa culpabilité ne se présente plus. La jurisprudence est très fertile en jugements de condamnation à l'encontre des automobilistes qui ont occasionné des accidents dans ces circonstances. Au lieu de chercher à en établir une liste plus ou moins complète, ce qui ne serait, du reste, d'aucune utilité, il est préférable de rechercher l'idée dominante qui se retrouve dans presque tous ces jugements ; cette idée qui est la base de tous les attendus des jugements de condamnation, c'est que « le premier « devoir de quiconque conduit un véhicule est de prendre « toutes les précautions nécessaires pour ne pas gêner la « circulation de ceux qui vont à pied et qui originellement

« étaient les véritables maîtres de la route ; que spéciale-
« ment le chauffeur d'automobile, ne roulât-il qu'à une
« vitesse égale ou inférieure à celle indiquée par la régle-
« mentation administrative, n'est nullement exempt de
« faute pour avoir donné les avertissements nécessaires en
« faisant jouer sa trompe ; que, de plus il est tenu de
« ralentir son allure, et au besoin de s'arrêter, si le piéton
« en vue, dûment averti, néglige de se ranger, ou même
« s'il s'y refuse, de propos délibéré (1). » L'automobiliste
qui a contrevenu à ces prescriptions est en faute, et traduit
devant les tribunaux, il est irrémédiablement condamné
aux dommages-intérêts que lui réclame sa victime. Il est
à noter que les juges se basent sur la faute et non sur le
dommage qui résulte de l'accident : un chauffeur occasionne
un accident dommageable, il est condamné ou acquitté
suivant qu'il aura ou non commis une faute. La jurispru-
dence anglo-américaine va beaucoup plus loin ; elle décide
que « tout automobiliste, tout motoriste, doit s'attendre,
« lorsqu'il circule sur la voie publique, à ce qu'il y rencon-
« trera d'autres personnes, et en conséquence, il est tenu
« d'être toujours à même d'empêcher que sa machine leur
« cause aucun dommage » (2) ; par application de ce prin-
cipe le chauffeur qui aura occasionné un accident et aura,
par suite, causé un préjudice à quelqu'un, a commis une
faute en vertu de laquelle il est condamné. Cette juris-

1. *Revue de l'Association Générale Automobile*, juillet 1906, p. 23.

2. *Revue de la Société d'Études Législatives*, 1907, p. 400.

prudence est beaucoup plus rigoureuse que la nôtre.

Nous avons vu la jurisprudence concernant un accident d'automobile dû à la faute du conducteur. La deuxième hypothèse à envisager est celle d'un accident provoqué par le fait ou la faute d'un tiers. Cette hypothèse peut elle-même être présentée sous deux aspects différents : ou bien, le tiers qui a occasionné l'accident a subi un préjudice dont il réclame réparation, mais le chauffeur est acquitté après avoir excipé de la faute de sa victime ; ou bien, le tiers a subi ou non un préjudice du fait de l'accident qu'il a occasionné, mais la voiture a été endommagée et c'est son conducteur qui réclame une indemnité.

Le premier cas est celui où le chauffeur, actionné en justice, est acquitté, après avoir prouvé que l'accident est dû à une faute de celui qui intente la demande. Les jugements en l'espèce ne manquent pas :

Ainsi, un jugement du juge de paix de la Roche-sur-Yon (1), en date du 9 mars 1907, déboutant un sieur M... de sa demande en indemnité pour la perte d'une chienne écrasée sur la voie publique par un chauffeur : « Attendu
« que l'automobile étant avant tout, un instrument de trans-
« port rapide, on ne peut pourtant pas exiger, sous peine
« de compromettre son utilité, que ceux qui s'en servent
« s'arrêtent chaque fois qu'ils aperçoivent sur la route un
« chien, une oie, ou un canard pour leur permettre de se
« ranger ; que s'il est de toute justice de rendre responsa-

1. *Revue de l'Association Générale Automobile*, mai 1907, p. 23.

« bles les automobilistes de leurs excès de vitesse ou de leur mauvaise direction, il ne faut pas pousser cette rigueur jusqu'à décider que, dans tous les cas, ils seront responsables non seulement de leur faute, de leur imprudence ou négligence, mais encore de la faute, de l'imprudence ou de la négligence des personnes prétendues lésées... »

Dans le même sens un jugement (1) de la justice de paix de Sorgues (Var), déboutant le propriétaire d'un chien d'une demande en dommages-intérêts formée contre un motocycliste, à la suite de l'écrasement de cet animal qui était venu se jeter sous les roues de la machine : « Attendu, dit le jugement, qu'en laissant divaguer son chien, et en n'exerçant pas sur lui une surveillance plus étroite, A... a commis une faute qui fort heureusement n'a été fatale qu'à cet animal... »

Notons encore un jugement (2) du Tribunal civil de Chartres, du 2 mai 1907, décidant que le conducteur d'un attelage qui n'a pas sa voiture éclairée, et qui à la rencontre d'une automobile venant en sens inverse ne tient pas sa droite, est en faute lorsqu'il occasionne un accident.

Enfin un jugement (3) du Tribunal correctionnel d'Avignon en date du 12 juin 1905, confirmé par un arrêt de la

1. *Revue du Touring-Club de France*, novembre 1905, page 520.

2. *Gazette du Palais*, 16 mai 1907.

3. *Revue de l'Association Générale Automobile*, avril 1906, page 14.

Cour de Nîmes du 11 juillet 1905, déclarant en faute le conducteur d'une voiture hippomobile qui circulait sur la voie publique avec un cheval susceptible d'être effrayé par le passage d'une automobile, et le déboutant de sa demande en dommages-intérêts, à la suite d'un accident survenu dans ces circonstances.

L'hypothèse d'un accident occasionné par une faute de la victime nous a fait voir l'automobiliste, défendeur à l'action en responsabilité, acquitté après avoir opposé l'exception de faute de la part du demandeur. Portons maintenant l'hypothèse sur un terrain un peu différent : un tiers a, par sa faute, causé un accident d'automobile ; le chauffeur, demandeur à l'action, réclame des dommages-intérêts pour avaries survenues à sa machine. La jurisprudence décide que « le propriétaire d'une automobile « gravement détériorée par un accident dû à la faute d'un « tiers, peut réclamer à celui-ci le remboursement du prix « de sa voiture, plus une somme à titre de dommages-intérêts, pour privation de jouissance ; que la victime de « l'accident est, en effet, fondée à ne plus conserver l'automobile, dont elle était propriétaire, lorsqu'en dépit des « réparations qui y seraient effectuées, elle pourrait ne « plus présenter, à l'avenir et par suite même du choc « qu'elle a reçu, les mêmes garanties de sécurité que dans « le passé (1). »

En ce sens, un jugement du Tribunal civil de Château-

1. Extrait de la *Gazette des Tribunaux*, du 25 mars 1906.

dun du 18 décembre 1903, rapporté dans le journal *Le Droit* (19 février 1904). — Dans le même sens, un jugement (1) rendu par le Tribunal Civil de Rennes, le 9 décembre 1904, infirmant un jugement de la Justice de paix de Rennes, lequel avait débouté un propriétaire d'automobile d'une demande en dommages-intérêts formée contre le propriétaire d'un troupeau, à la suite d'une avarie causée à l'automobile par une collision avec une vache errant sur la route. — Citons enfin un jugement du Tribunal civil de la Seine, sixième Chambre, du 17 avril 1905, rapporté dans la revue *Lois et Sports* (n° 4, octobre 1905), duquel il résulte qu'une Compagnie de chemins de fer est responsable de l'accident survenu aux voyageurs d'une voiture-automobile broyée par un train, alors que la voiture s'est engagée sur un passage à niveau resté ouvert par suite d'un oubli du garde-barrière. En voyant le passage ouvert, le conducteur de l'automobile n'avait qu'à regarder devant lui, et on ne peut dire qu'il est en faute de ne pas avoir inspecté la voie ferrée au préalable à droite et à gauche, comme il eut fait au croisement de deux routes ordinaires.

Nous connaissons les solutions le plus généralement adoptées par la jurisprudence en cas d'accidents d'automobiles dus à une faute, soit du conducteur, soit de la victime. La troisième hypothèse est celle de la faute commune pour laquelle la jurisprudence décide que: « Lorsque

1. *Revue du Touring-Club de France*, février 1905, p. 85.

« l'accident doit être attribué à la fois à une faute de son
« auteur, et à une faute consistant généralement en inat-
« tention ou imprudence de la victime, le tribunal saisi,
« après avoir constaté cette faute commune et réciproque,
« n'accordera à la victime qu'une partie plus ou moins
« amoindrie, suivant les circonstances, des dommages-inté-
« rêts auxquels elle aurait droit si elle n'avait elle-même
« eu certains torts (1). » — En ce sens un jugement de la
Justice de paix de Paris, V^e arrondissement, rapporté dans
la *Gazette des Tribunaux* du 9 juin 1906. — De même
un jugement (2) de la Justice de paix de Quimper, du
6 juin 1906, décidant qu'en cas de mort d'un chien écrasé
par une automobile, il y a lieu à partage de responsabilité
lorsqu'il est établi, d'une part, que le conducteur de l'auto-
mobile, circulant sur une route fréquentée et arrivant à
un coude de cette route, n'avait donné aucun signal aver-
tisseur de son approche, que, d'autre part, la surveillance
des personnes qui accompagnaient le chien n'était pas suf-
fisante, l'animal se trouvant, au moment de l'accident, à une
certaine distance de son maître. Enfin, et toujours dans le
même sens, un jugement (3) rendu par le Tribunal civil
de Roanne, le 11 décembre 1906, à la suite d'un accident

1. *Revue de l'Association Générale Automobile*, juillet 1906,
page 24.

2. *Revue du Touring-Club de France*, novembre 1906,
page 520.

3. *Revue de l'Association Générale Automobile*, mars 1907,
page 24.

survenu dans les circonstances suivantes : une dame B..., descendant d'un tramway, est renversée par un automobiliste suivant sa droite à une allure inférieure à celle qui est tolérée dans les agglomérations par le décret du 10 mars 1899 ; « mais attendu, dit le jugement, que le chauffeur « n'a pas moins commis une imprudence en négligeant « de modérer son allure de façon à se rendre absolument « maître de sa voiture au moment où il s'engageait à côté « du tramway dont les voyageurs venaient de descendre, « d'autres pouvant descendre encore ; attendu, d'autre part, « que la dame B.... doit se reprocher une certaine imprudence, s'étant engagée sur la chaussée sans prendre la « précaution élémentaire de regarder si aucun véhicule ne « venait derrière elle... » Ce jugement conclut à la responsabilité atténuée du chauffeur basée sur la faute commune.

La faute commune produit devant la jurisprudence ce résultat qu'elle fait perdre à la victime une partie plus ou moins considérable des dommages-intérêts auxquels elle aurait eu droit, si elle n'avait commis d'imprudence, ni de négligence. L'hypothèse inverse est celle du cas fortuit ou de la force majeure : ici l'accident est occasionné par suite d'une circonstance qui ne dépend ni du chauffeur ni de la victime. L'automobiliste se décharge de toute responsabilité et n'a aucune indemnité à payer quand il peut démontrer un cas fortuit. Les accidents qui ont pour cause des cas fortuits sont relativement rares ; aussi la jurisprudence n'est-elle pas très abondante en décisions rendues

en l'espèce. A noter un jugement (1) du Tribunal correctionnel de la Seine, neuvième Chambre, du 12 décembre 1905, duquel il résulte qu'un conducteur d'automobile ne saurait être condamné pour blessures par imprudence, lorsque l'accident qui lui est imputé est dû au dérapage de l'arrière de la voiture sur un pavé gras, sans qu'on puisse reprocher de faute personnelle au conducteur.

Reste une dernière question à examiner dans la jurisprudence : celle de la responsabilité qui incombe à certaines personnes, généralement au propriétaire de la voiture, à raison d'accidents occasionnés par leurs ayants cause. Les solutions rendues par la jurisprudence sur cette question ont été très discutées dans la pratique. Les principes du Code à ce sujet peuvent se résumer dans les deux formules suivantes : on ne doit être pénalement responsable que de son fait personnel ; et, la responsabilité pour le fait d'autrui ne peut porter que sur les réparations civiles. La jurisprudence n'a pas toujours appliqué ces principes à la lettre, surtout celui qui a trait au côté pénal. Signalons d'abord un jugement (2) du Tribunal correctionnel de Versailles, du 23 décembre 1905, confirmant un jugement du Tribunal de simple police de Marly : ce jugement condamne R... fils, à 10 francs d'amende, à 5.000 francs de dommages-intérêts, et aux dépens de première instance et d'appel, envers la victime d'un accident occasionné par lui, et dé-

1. Jugement rapporté dans *Lois et Sports*, février 1906.

2. Jugement rapporté dans la *Gazette des Tribunaux* du 25 mars 1906.

clare R..., père, responsable des condamnations ci-dessus prononcées. — Un autre jugement (1) mérite d'être signalé ; c'est un jugement du Tribunal correctionnel de la Seine, huitième Chambre, en date du 30 juin 1905, qui décide que lorsqu'un accident est causé par le conducteur d'une automobile qui a pris la fuite et dont le propriétaire refuse de donner le nom, ce dernier peut être condamné pénalement ; le propriétaire est en faute d'avoir, par une complaisance coupable, remis un instrument aussi délicat et aussi dangereux qu'une voiture-automobile entre les mains malhabiles du premier venu, au point de vue spécial de la question, et peut être considéré et puni comme ayant été, par son imprudence, la cause des blessures reçues par la victime de l'accident.

Citons pour terminer cette question de la responsabilité civile un cas intéressant qui s'est présenté récemment devant la septième Chambre du Tribunal de la Seine (2) : un conducteur ayant vendu une automobile l'envoie chez l'acheteur par un chauffeur qu'il laisse ensuite quelque temps à la disposition du client, pour initier celui-ci au fonctionnement de la voiture ; un accident est causé à un tiers par ce chauffeur dont la faute et la responsabilité ne faisaient pas doute. La question se posait de savoir qui devait

1. Jugement rapporté dans la revue *Lois et Sports*, n° 5, novembre 1905.

2. Jugement rapporté dans le journal le *De Dion-Bouton*, 13 juillet 1907.

répondre de ce chauffeur; il était, ce mécanicien, le préposé de quelqu'un, mais de qui ? du vendeur qui l'avait envoyé conduire la voiture et chez lequel il devait naturellement revenir par la suite ? de l'acheteur à qui appartenait la voiture et qui se trouvait dans cette voiture au moment de l'accident ? C'est à ce dernier avis que s'est rangé le Tribunal de la Seine qui condamne le propriétaire comme seul responsable, sans aucun recours contre le constructeur, parce que, dit-il, les rapports de maître à préposé n'impliquent pas seulement le choix et le paiement du second par le premier, mais aussi les liens corrélatifs d'autorité et d'obéissance, la qualité pour donner des ordres. Les automobilistes s'insurgent volontiers contre de telles solutions et ils espèrent au moins qu'une décision comme celle de la septième Chambre restera isolée et ne fera pas jurisprudence.

Toute cette jurisprudence que nous venons d'étudier dans son ensemble, nous permet de constater que l'application stricte du droit commun serait, en quelque sorte, plus favorable aux chauffeurs qu'à leurs victimes. Aussi les tribunaux le comprennent-ils lorsque, cédant sous la pression de l'équité, ils allègent, au profit de ces dernières, le lourd fardeau de la preuve et taxent avec une certaine rigueur les dommages-intérêts qui incombent aux automobilistes. Mais malgré cela il y a encore beaucoup de cas où la victime d'un accident se voit complètement privée de cette indemnité, ou la voit du moins très réduite. Ainsi en matière de cas fortuit ou de force majeure légalement prouvé par

l'automobiliste, celui-ci ne doit rien à sa victime ; il s'est informé aux règlements sur la vitesse, il a corné, ce n'est pas sa faute si le pavé était glissant et s'il a dérapé ; tant pis pour la personne qui a été victime, elle devait savoir qu'il y a quelque danger à s'aventurer devant les automobiles les jours de pluie. Ou bien la victime a été un peu imprudente, elle a commis une négligence, bien pardonnable pourtant ; l'automobiliste s'en emparera pour diminuer sa faute en plaçant celle de son adversaire, et cette faute démontrée, si légère soit-elle, la victime perdra son droit aux dommages-intérêts, ou du moins en verra le chiffre considérablement réduit ; tant pis pour elle encore, elle n'avait qu'à se mettre à l'abri d'une telle échéance. Le résultat direct de ces circonstances qu'on appelle cas fortuits et surtout cas de faute commune c'est de permettre trop souvent à l'automobiliste d'échapper à toute responsabilité ; on ne peut mieux faire pour s'en donner une idée exacte que de relire ce passage du rapport présenté à la Société d'Etudes Législatives (1) :

« Un automobiliste, passant brusquement, effraye un
« cheval. Cela est naturel ; qui de nous, faisant de la bicy-
« clette et entendant derrière lui le ronflement menaçant
« d'une automobile et sa trompe impérieuse, n'a éprouvé
« une impression de malaise et presque de terreur ner-
« veuse ? Le cheval, dans son effroi, s'affole, il fait un écart

1. *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, n° 3, page 281.

« terrible, désarçonne son cavalier qui se tue. Pas de dom-
« mages-intérêts pour la famille, car un cheval, — ceci est
« dit dans de nombreux arrêts — doit être habitué au bruit
« de l'automobile. Et celui qui promène sur la voie publi-
« que un cheval non encore habitué est en faute. Comment
« cependant l'habituerait-on, si on ne le fait pas sortir tant
« qu'il n'est pas habitué, c'est ce que les arrêts négligent
« de nous dire. De même, celui dont les poules, ou le veau,
« ou le cochon ont été écrasés sur la route, est en faute de
« ne pas les avoir surveillés (sans doute on aurait voulu
« qu'il les enfermât dans sa chambre). De même encore
« celui dont l'enfant a été écrasé. Il est en faute parce que
« cet enfant aurait dû être accompagné. Voilà les paysans
« habitants d'une maisonnette sur le bord de la route dû-
« ment avertis ; c'est un grand tort de leur part de ne pas
« faire escorter leurs enfants par une gouvernante an-
« glaise. »

Les situations qui sont dépeintes dans ce spirituel tableau sont parfaitement déplorables en fait ; les automobilistes le reconnaissent bien, mais ils se demandent ce qu'on peut reprocher à cette jurisprudence, puisque ses décisions sont l'application pure et simple des principes de notre Code civil, ceux qui règlent toute la matière de responsabilité en cas d'accident. Les chauffeurs voudraient donc que l'on conservât tout simplement cette jurisprudence ; ils consentiraient même à ce qu'elle présente plus de rigueur contre ceux d'entre eux qui prendraient la fuite après un accident, en les considérant comme de véritables malfaiteurs.

Donc, maintien de la jurisprudence actuelle, avec possibilité plus grande pour les magistrats de juger très sévèrement les cas d'accidents anonymes, c'est là toute la transaction que les automobilistes apportent aux partisans d'une réforme plus profonde.

CHAPITRE TROISIÈME

Raisons d'une législation spéciale.

Faut-il faire une loi spéciale aux automobilistes ?

Cette question, se posant après un examen rapide de l'état actuel de notre législation et de notre jurisprudence, il semble qu'il n'y a plus de place pour le doute. Tous les efforts des juristes et de la majorité parlementaire, jusqu'à ce jour, prouvent qu'il y a là une nécessité indiscutable, un véritable besoin social. En outre, la réforme est basée sur des raisons tellement puissantes par leur évidence même, qu'on ne trouve plus guère d'objections à faire valoir à l'encontre de ce courant d'idées nouvelles qui s'est déjà fait sentir dans tous les pays simultanément. On peut encore plaider pour une industrie et faire en cela œuvre de progrès, mais parler en faveur des automobilistes, ce serait risquer de se faire taxer d'iniquité.

Avant même toute discussion, la question qui vient de se poser peut être solutionnée dans le sens de l'affirmative : il faut faire une législation spéciale en matière de circulation automobile. A l'appui de cette thèse, les arguments

sont nombreux, et leur étude ne va pas sans l'expression des doléances que les automobilistes ont fait valoir de toutes parts sous forme d'objections aux divers projets de réforme. Deux de ces arguments sont surtout à retenir : l'un est tiré de la fréquence des accidents d'automobiles ; l'autre est inspiré par la crainte qu'a le législateur de voir des victimes d'accidents rester sans recours utile, faute d'en avoir connu les auteurs qui se seront dérobés par la fuite à toute poursuite en responsabilité. Ces deux arguments, fréquence des accidents, et crainte des accidents anonymes, serviront à en faire passer d'autres, qui, pour être moins importants n'en viennent pas moins confirmer les précédents, sauf les objections qu'ils sont aussi susceptibles de faire naître.

Et d'abord, il faut une législation spéciale parce que, dit-on, le chiffre des accidents augmente. — Il n'est pas encore question ici de savoir si la réforme aura une portée suffisante pour amener une diminution sensible du nombre des accidents ; mais c'est là un résultat qu'elle doit nécessairement envisager.

Tous ceux qui ont pris en mains la défense de la société contre les abus de certains automobilistes, n'ont cessé de dénoncer la fréquence des accidents occasionnés par ces derniers. Cette affirmation aurait besoin d'être confirmée par des statistiques officielles minutieusement établies ; mais malheureusement la question des statistiques en cette matière est fort peu au point ; on peut aussi bien se prévaloir de celles qui ont été dressées jusqu'à présent, pour

soutenir le pour ou le contre. En effet, d'une statistique dressée au Ministère de l'Intérieur par les soins de M. Honorat, et pour les seuls accidents survenus dans le département de la Seine, il résulte que de 1902 à 1906 inclus, la progression a été constante : le chiffre des accidents de personnes est de 671 en 1902, et de 1.797 en 1906 ; celui des accidents purement matériels est de 1.189 en 1902, et de 2.928 en 1906 ; au total 1.860 accidents en 1902, pour 4.725 en 1906 ; la proportion des accidents pour cent voitures est de 19,11 en 1902, et de 23,04 en 1906. Cette augmentation serait menaçante pour l'avenir. Il est, en outre, à noter que cette statistique est uniquement relative au département de la Seine, c'est-à-dire, à la portion du territoire où les règlements sur la circulation automobile sont le mieux appliqués, et où, par suite, on doit avoir à enregistrer le moins d'accidents.

A cette statistique, les défenseurs de l'automobilisme semblent en préférer une autre tirée d'un rapport confidentiel que M. Hennequin, directeur au Ministère de l'Intérieur, avait rédigé pour les membres de la Commission parlementaire des accidents de la circulation : son auteur a pu dresser pour toute la France, moins la Seine, du 1^{er} septembre au 15 octobre 1903, un état comparatif des accidents occasionnés tant par les véhicules hippomobiles que par les automobiles. Les accidents de la traction animale s'élèvent à 1.325, soit 51,30/0 du nombre total : ceux de la traction animale s'élèvent à 1.194, soit 46,20/0 du même nombre ; et de ces 1.194 accidents de la traction mécani-

que le nombre imputable aux automobiles est de 241, soit seulement 9,30/0 du nombre total. Donc, *à priori*, on peut dire que les accidents d'automobiles sont moins nombreux que ceux des véhicules hippomobiles ; c'est là une constatation qui semble bien plaire aux chauffeurs. M. Hennequin leur fournit la satisfaction d'une autre revanche quand il constate que les accidents d'automobiles présentent moins de gravité que ceux des autres véhicules ; d'après son calcul sur 197 personnes tuées, 76,6 0/0 proviennent de la traction animale, et 20,3 0/0 de la traction mécanique ; sur 1.977 personnes légèrement blessées, 46 0/0 proviennent de la traction animale, et 51,5 0/0 de la traction mécanique : le fait saillant mis en évidence par ces proportions, est que, d'une manière générale, les accidents occasionnés par la traction animale présentent beaucoup plus de gravité que ceux de la traction mécanique. Cette statistique semble prouver deux choses : d'abord, que la fréquence des accidents d'automobiles ne serait qu'un spectre agité par la presse pour envenimer l'opinion publique déjà si exaspérée contre les chauffeurs ; ensuite, que les automobiles, qu'on présente en général comme si meurtrières le sont en somme beaucoup moins que les véhicules hippomobiles.

Pourquoi alors s'alarmer et réclamer contre les chauffeurs une loi spéciale qui ne présente déjà presque plus d'utilité et qui en présentera de moins en moins en raison de l'accoutumance qui doit fatalement succéder à la surprise et à l'affolement des dernières années. Telle est la conclusion directe que les automobilistes tirent de la sta-

tistique de M. Hennequin. Ils refusent de suivre en cela son auteur lui-même qui conclut en ce sens (1) : « S'il est vrai, « comme nous l'avons supposé, d'accord avec la logique « des choses, qu'un lien étroit existe entre la production « d'accidents et la multiplication des véhicules en service, « la différence entre les accidents causés par la traction « animale et par les automobiles doit être considérable. On « trouve, en effet, 1.325 accidents provenant de la traction « animale, contre 241 attribués aux automobiles, soit les « proportions respectives de 84, 6 0/0 d'une part, et de « 15, 4 0/0 d'autre part; de telle sorte que les accidents « d'automobiles ont été, durant la période d'enquête, près « de six fois moins nombreux que ceux des véhicules hip- « pomobiles. Mais cette différence en moins est-elle suffi- « sante pour permettre d'avancer que le nouveau mode « de locomotion offre moins de dangers que les autres, ou « n'en offre pas davantage ? Assurément non ; et nous es- « timons au contraire que le chiffre de 241 accidents d'au- « tomobiles s'élève beaucoup trop haut par rapport au « nombre des véhicules de l'espèce. »

Les deux statistiques qui viennent d'être exposées ne sont pas les seules dont on puisse disposer comme champs d'investigation pour la constatation d'une augmentation ou d'une diminution du nombre des accidents d'automobiles. Elles ont peut-être l'avantage sur toutes les autres d'être

1. *Bulletin de l'Association Générale Automobile*, numéro de novembre 1904, page 6.

sincères, mais peut-on pour cela baser sur l'une la preuve d'une augmentation, et sur l'autre la preuve d'une diminution du nombre des accidents? Non, car d'abord il n'est pas sûr que ces deux statistiques doivent nous donner des résultats différents; elles sont dressées chacune à un point de vue spécial, et quand on a prétendu tirer de l'une d'elles un résultat formel en un sens, on peut aussitôt par le raisonnement en tirer la contrepartie: ainsi, il est établi que le nombre des accidents est passé de la proportion de 19,11, en 1902, à celle de 23,04 en 1906; c'est donc une progression, mais si on compare cette progression à celle du nombre des voitures mises en circulation dans le même intervalle de temps, ce sera peut-être, non plus une augmentation, mais une diminution qu'on aura à enregistrer. De même, l'autre statistique établit de façon péremptoire que le nombre des accidents hippomobiles est supérieur à celui des accidents dus aux automobiles; c'est vrai, mais la différence entre ces deux nombres est tellement faible eu égard à la disproportion énorme du nombre des voitures de chaque catégorie, que cette différence pourrait se traduire par un excédent d'accidents à l'actif des automobilistes.

Quoi qu'il en soit des statistiques, il ne faut pas se laisser impressionner par leurs chiffres. Même en admettant une diminution proportionnelle des accidents, en tenant compte de l'accroissement, et du nombre des voitures, et de l'étendue kilométrique des routes parcourues aujourd'hui, qu'est-ce que cela prouve? Qu'est-ce que prouve aussi l'état comparatif des accidents dus à la traction automobile d'une part,

et d'autre part à la traction animale ? On ne peut encore actuellement tirer aucune preuve de la statistique, pas plus dans un sens que dans l'autre ; et alors devant l'impossibilité où l'on se trouve de tabler sur des chiffres, on est réduit, pour se créer une conviction, à l'impression personnelle que chacun peut si aisément se faire, et cette impression est préférable, car elle est plus conforme à la réalité. Tout le monde peut être édifié sur la fréquence des accidents d'automobiles par la lecture des journaux qui livrent chaque jour à la curiosité du public, le récit d'accidents parfois palpitants d'émotion ; la rubrique des accidents d'automobiles est toujours abondamment défrayée ; quant aux accidents de voitures hippomobiles, la presse ne nous en fournit d'exemples que très rarement. Encore faut-il ajouter que les journaux qui sont à la dévotion des automobilistes dissimulent le plus d'accidents possible, et qu'ils atténuent la gravité de ceux qu'ils sont forcés de mentionner. Mais, par contre, et pour rester dans une juste mesure, il convient de faire ici une remarque : s'il est vrai que certains journaux évitent de parler des accidents d'automobiles, ou les commentent le plus souvent en faveur des chauffeurs, il est vrai aussi que beaucoup d'autres journaux s'attachent toujours à grossir comme à plaisir les faits qu'ils rapportent, et à donner parfois à des accidents d'importance ordinaire, les proportions de véritables catastrophes. Il ne faut donc encore, sur cette question, accorder aux journaux qu'une confiance assez limitée. Et alors, les journaux mis à part, que chacun se consulte : il ne pourra vraisemblablement pas igno-

rer dans son entourage quelque ami ou quelque personne connue, qui n'ait été victime d'un accident d'automobile ; et, par contre, connaîtra-t-il une seule personne qui aura été victime d'un accident de voiture hippomobile ; et pourtant on connaît généralement plus de gens qui usent de la voiture qu'on ne connaît de chauffeurs. Que les chauffeurs eux-mêmes se confessent : quel est celui d'entre eux, si sage et si prudent soit-il, qui n'a sur la conscience le meurtre de quelque animal ; en admettant qu'il n'ait pas commis ce meurtre volontairement, à quelles réflexions pourrait-il se livrer s'il supposait qu'au lieu d'une poule ou d'un chien c'était un enfant qu'il avait écrasé ?

Évitons donc la statistique, et pour avoir une idée à peu près exacte de la fréquence des accidents, restons-en à notre impression personnelle. Ces statistiques qui ne sont d'aucune utilité pour nous, peuvent au contraire servir dans une certaine mesure la cause des automobilistes qui veulent, soit retarder le plus possible l'échéance de la réforme, soit la faire échouer avant terme. « Il n'y a pas de « statistiques, disent les uns ; attendons qu'il y en ait une « et ce jour-là nous pourrions raisonner sérieusement. » Le stratagème est trop évident ; il y a déjà trop longtemps que le problème aurait dû être posé et maintenant qu'il y est il ne convient pas, sous un prétexte aussi puéril, d'en retarder la discussion. « Il y a des statistiques, disent les autres ; il y en a même qui sont probantes en notre faveur, « car elles démontrent l'innocuité complète de nos véhicules. » Pour ceux-là il ne faut pas de législation spéciale ;

sans doute, les accidents d'automobiles augmentent, mais ils augmentent en raison de la progression croissante du nombre des voitures ; c'est la loi du progrès que le législateur ne peut nier. Soit, le législateur ne peut nier le progrès, mais il peut le suivre avec attention ; il doit même, avant tout, être de son temps, et faire face à des situations nouvelles par des prescriptions nouvelles.

Les automobilistes ont trouvé leur première objection à l'argument tiré de la fréquence des accidents ; d'après leurs calculs le nombre des accidents de voitures hippomobiles est supérieur à celui des accidents occasionnés par les automobiles. Pourquoi alors, disent-ils, faire une loi spéciale aux chauffeurs ? Ils trouvent maintenant une deuxième objection dans la comparaison des facilités de freinage et de direction des deux catégories de véhicules : ce qu'il faut considérer à propos de tout véhicule en marche, ce n'est pas seulement sa vitesse, mais ce qui a été appelé sa « zone dangereuse », c'est-à-dire, l'espace dans lequel il peut s'arrêter. Des expériences faites en 1902 ont démontré que cette zone dangereuse est plus étendue pour les voitures à chevaux que pour les automobiles ; le cheval de fiacre trottant à l'allure de 12 kilomètres à l'heure, a besoin pour s'arrêter, d'une distance triple de celle qu'il faudra à une voiture automobile marchant à la même vitesse ; et si la vitesse de l'automobile était de 25 à 28 kilomètres à l'heure il ne lui faudrait pas, pour s'arrêter complètement, plus d'espace qu'il n'en faudrait à un fiacre marchant à 12 kilomètres à l'heure. Il résulte de ces expé-

riences qu'une voiture-automobile peut éviter les accidents beaucoup plus facilement que les véhicules hippomobiles. Les automobilistes ont vu là une belle occasion de bluffer ; ils ont perdu aussi une plus belle occasion de ne rien dire. L'argument qu'ils ont voulu tirer de ce fait, et qu'ils croyaient péremptoire, les a bien mal servis, car il a pu être, aussitôt et à juste raison, rétorqué contre eux. Puisque la voiture-automobile a des moyens de direction et de freinage que ne peut avoir l'hippomobile, et qui, en principe, la rendent moins vulnérante, elle devrait nécessairement occasionner beaucoup moins d'accidents ; or, cette différence dans la proportion des accidents, qu'on serait en droit d'exiger énorme et en quelque sorte incalculable entre les deux catégories de véhicules, n'existe pas. Donc, si pour cette raison les automobiles peuvent et doivent en principe causer huit, dix ou quinze fois moins d'accidents que les véhicules hippomobiles, et qu'en fait elles en occasionnent presque autant, c'est que l'imprudence ou la maladresse des chauffeurs est huit, dix ou quinze fois plus grande que celle des conducteurs de voitures hippomobiles. Cette dernière considération justifie encore bien la nécessité d'une législation spéciale. L'automobile n'est peut-être pas, ou guère plus dangereuse que la voiture à chevaux ; il est même entendu qu'elle l'est moins ; mais le danger n'est pas la voiture, c'est le chauffeur, et pour cette raison même, il n'en est que d'autant plus grave.

Fréquence ou progression des accidents, imprudence ou

incapacité des chauffeurs, ces raisons suffiraient à elles seules pour bien marquer l'exigence d'une loi spéciale. Mais d'autres considérations viennent s'y ajouter qui tendent à une justification plus profonde de la réforme.

Et d'abord il est facile de constater que, pour la plupart, les propriétaires d'automobiles sont des gens riches. Sans doute, a-t-on dit, il ne manque pas de personnes, notoirement insolvable, qui circulent quand même dans de somptueuses voitures ; mais c'est là l'infime exception. Sans doute aussi il y a beaucoup de personnes qui utilisent des automobiles pour l'exercice d'une profession quelconque, sans qu'on puisse dire qu'elles sont riches au sens du mot où nous l'entendons ; c'est encore là une exception qui ne fait que confirmer la règle que nous posons. Or, la richesse crée des inégalités, et celle qu'il faudrait surtout aplanir c'est celle qui existe généralement dans la lutte judiciaire entre le chauffeur et sa victime. Il est à remarquer que ces automobilistes qui parcourent les routes pour leur agrément personnel et avec toute la vitesse que leur permettent d'atteindre leurs voitures très puissantes, se soucient peu des accidents qu'ils peuvent produire ; ils se disent qu'ils sont riches et peuvent payer s'ils écrasent ; et leur argent leur servira peut-être encore à se procurer les moyens de payer le moins possible d'indemnité, car ils ont de hautes relations dans la police et la magistrature. Quant à leurs victimes elles sont riches ou pauvres ; si elles sont pauvres elles risquent d'être exploitées ; bien souvent même, elles s'empressent d'accepter une faible

indemnité qui les prive de l'excédent que la loi et les tribunaux leur auraient donné.

Les automobilistes n'ont pas manqué de chercher à réfuter cette constatation que l'automobilisme est un privilège de la richesse et que par cela même il peut constituer un danger. Ils ont crié à la persécution en disant : « On veut faire une loi contre nous et nous priver de l'application du droit commun, uniquement parce que nous sommes riches. » Il faut répondre ici que ce n'est là qu'une boutade qu'ils ont créée de toutes pièces ; on ne peut prêter au législateur une telle intention ; il faut, au contraire, dire avec lui : « Si l'on fait une loi pour affirmer la responsabilité des auteurs d'accidents, cette loi ne sera pas dommageable à l'automobilisme, parce que les chauffeurs sont riches. » Les automobilistes ajoutent que si, jusqu'à présent, ce genre de sport a été l'apanage de la classe aisée, il n'est pas prouvé qu'il soit destiné à rester éternellement hors de la portée des bourses plus étroites ; en effet, actuellement encore, les automobilistes sont riches comme l'étaient dans le milieu du siècle dernier, ceux qui pouvaient se payer le luxe de monter dans les premiers chemins de fer, comme l'étaient aussi ceux qui ont enfourché les premières bicyclettes, comme le seront ceux qui dans un temps plus ou moins rapproché pourront utiliser les premiers appareils d'aviation. Mais l'avenir de l'automobilisme ne serait plus à un sport fermé ; il se dessinerait même à l'heure actuelle un mouvement très net contre tout ce qui est vitesse excessive. Dès lors, si le législateur

se laissait entraîner à faire une loi spéciale uniquement parce qu'elle pèserait sur des propriétaires dont laplupart sont riches, il risquerait d'atteindre dans l'avenir beaucoup des gens pour qui il travaille aujourd'hui. — Ce n'est pas une telle objection qui pourrait laisser au législateur quelque hésitation. Sans doute on ne peut nier que l'automobilisme est appelé à évoluer en faveur des véhicules utilisés pour l'exercice des professions, et qu'alors on verra beaucoup de gens qui avaient dû borner leur ambition à la traction hippomobile aspirer à un genre de locomotion plus en rapport avec les besoins et les goûts du jour ; mais est-ce là une raison pour témoigner une indulgence coupable envers les possesseurs de voiture de 40 chevaux qui continueront à être riches et à courir les accidents avec la même indifférence, toujours pour cette même raison d'égoïsme personnel, qu'ils sont riches et peuvent payer. Quoi qu'on fasse il y aura toujours deux catégories de chauffeurs : ceux qui auront le souci plus ou moins intéressé de ne pas causer d'accidents, et ceux qui n'auront jamais conscience du respect qu'ils doivent à la personne et à la propriété d'autrui ; il est à remarquer que ce sont toujours les plus intransigeants ; ils ont raison de se défendre, surtout s'ils sentent que ce sont eux qui sont le plus particulièrement visés par la réforme ; mais qu'ils ne viennent pas parler au nom de tous les automobilistes et spécialement de ceux qui souscrivent aux projets de réforme et reconnaissent la nécessité d'une législation spéciale.

L'inégalité dans la lutte judiciaire qui vient d'être signa-

lée entre les auteurs d'accidents et leurs victimes, se trouve encore aggravée par la pratique du contrat d'assurance qui décharge l'automobiliste de la majeure partie des risques, et présente l'inconvénient de mettre l'accidenté en rapport direct avec la compagnie qui ne manquera pas d'employer tous les moyens dont elle pourra disposer pour n'avoir à verser aucune indemnité ou la faire réduire le plus possible. Les contrats d'assurance, autres que ceux de l'assurance maritime, ne faisant jusqu'à présent l'objet d'aucun texte dans nos codes, il s'en suit que les conventions entre les parties font la loi en l'espèce ; les assurés auraient donc tort de ne pas faire inscrire dans leurs contrats toutes les prévisions nécessaires pour s'éviter toute espèce de risque de responsabilité. L'automobiliste peut alors toujours couvrir sa faute personnelle par un contrat d'assurance qui lui ôte le souci de toute pudeur ; il peut se dire : « Quoi qu'il advienne, quel que soit l'accident que je pourrai causer, ce n'est pas moi qui paierai, ma compagnie est derrière moi ; je la mettrai en rapport avec l'accidenté, et mon assureur liquidera la pension d'indemnité, sans qu'il m'en coûte rien. » Que l'on prête aux automobilistes une pareille mentalité, cela n'a rien d'extraordinaire. L'assurance produit toujours et presque infailliblement cet effet que l'homme se désintéresse un peu plus de sa chose que s'il en encourait lui-même tous les risques ; il est moins vigilant, parfois même il se rend coupable ; cela se remarque surtout dans les assurances contre l'incendie : il suffit quelquefois de connaître le sinistré et de savoir qu'il était largement assuré pour ne pas

aller chercher plus loin la main de l'incendiaire. Cependant en est-il tout à fait de même pour le chauffeur qui s'est débarrassé des risques en contractant une assurance ? On ne saurait l'affirmer avec beaucoup de certitude, car qu'il soit assuré ou qu'il ne le soit pas, cela ne l'empêchera pas dans un cas plus que dans l'autre, d'affronter d'excessives vitesses au mépris de sa propre vie. Si dans sa vitesse folle il a causé un accident dont il sera sorti indemne et s'il est assuré, il pourra se féliciter d'avoir apposé sa signature au bas d'une police d'assurance ; mais avant l'accident il pouvait réfléchir au danger qu'il courait lui-même, et alors s'il n'a pas cédé à cette réflexion, on ne peut croire qu'il a été à l'accident, consciemment, parce qu'il se savait exonéré des risques de responsabilité. Bref, quel que soit le motif immédiat pour lequel l'automobiliste aura contracté une assurance, cela importe peu en somme, il vaut mieux se placer sur le terrain du résultat obtenu et constater que ce résultat est tout à fait fâcheux ; en effet, l'assurance couvre en principe toute espèce de faute du conducteur ; or, cette efficacité absolue est bien de nature à multiplier les accidents ; c'est là un premier et grave inconvénient du contrat d'assurance ; et il y en a un second, résultant de l'intervention des assureurs dans les procès auxquels les accidents donnent lieu ; ces procès sont, en effet, soutenus en fait par les compagnies qui se substituent à leurs assurés ; or, ce n'est pas un avantage pour la victime d'avoir en face d'elle, au lieu de l'automobiliste, son assureur qui ne se fera pas faute d'épuiser toutes les ressour-

ces de la chicane pour payer le moins possible d'indemnité.

La réforme ne saura laisser subsister un tel état de choses; il y aurait bien un remède radical, trop radical peut-être, la suppression du contrat d'assurance; mais le législateur peut-il s'arroger le droit de considérer comme convention illicite celle par laquelle le chauffeur voudrait se décharger des risques? Et en outre la victime trouverait-elle toujours son compte à cette suppression? Il est probable que non, car le contrat d'assurance est une garantie pour elle plus encore que pour le propriétaire de la voiture; en effet, le propriétaire peut être insolvable, la Compagnie ne le sera jamais: l'assurance lui sera dans ce cas d'un secours bienfaisant. Mais sans aller jusqu'à la suppression trop rigoureuse du contrat d'assurance, on pourrait chercher à tempérer la portée de ses effets, en décidant par exemple que les polices d'assurance contre les accidents d'automobile ne produiraient plus d'effets en tant qu'il s'agirait de couvrir la faute grave du propriétaire ou de son chauffeur. Ce serait là un frein moral à l'emballement de l'automobiliste qu'on pourrait voir alors plus attentif et plus circonspect.

A ce point de vue, la réforme a donc quelque chose à faire, si ce n'est déjà fait ou du moins prévu par l'innovation du fonds de garantie qui rendrait l'assurance moins nécessaire, sinon tout à fait inutile. Le fonds de garantie qui sera plus loin l'objet d'une étude spéciale, à côté de ce premier effet déjà très appréciable en produirait un second de valeur

beaucoup plus considérable, et qui suffirait à lui seul pour motiver la création d'une législation spéciale : il s'agit ici de la garantie d'un secours efficace à assurer à la victime d'un accident anonyme. Ce n'est un mystère pour personne que le chauffeur qui a occasionné un accident peut bien souvent éluder les conséquences de son acte en prenant la fuite et en ne laissant à la victime aucune personne responsable contre qui elle puisse exercer un recours. Ces accidents anonymes sont malheureusement trop fréquents. Ils sont facilités, surtout à la campagne, par le défaut de témoins ; même dans les agglomérations, la fuite n'est pas impossible pour le chauffeur qui consent à se livrer à toutes les fraudes que peut permettre une circulation rapide. Il n'existe pas pour la France de statistique qui nous donne le pourcentage des accidents anonymes ; il n'y a même pas de chiffres officiels pour Paris : on estime cependant à la Préfecture de police que le nombre des accidents qui n'ont pu être poursuivis par suite de la fuite de leurs auteurs s'élève au moins à 25 0/0 du nombre total des accidents. Ce nombre est considérable, si on réfléchit qu'à Paris, et dans toute agglomération en général, la fuite est rendue plus difficile par suite de l'intensité de la circulation qui s'oppose à la vitesse, par suite encore de la présence de nombreux témoins et aussi des ressources spéciales dont peut disposer la police.

Ces résultats, qui sont ceux de Paris, laissent préjuger ceux qu'on pourrait avoir pour la campagne. Sur la grand'route le chauffeur a toute latitude pour commettre

les pires méfaits; il sait que le numéro de sa voiture ne le trahira pas, pourvu qu'il ait pris le soin de le dissimuler soigneusement; tout au plus, encourra-t-il du fait de cette dissimulation un procès-verbal de contravention aux règlements, ce qu'il pourra encore éviter du reste en empruntant un faux numéro. Que faire contre les agissements de ces chauffeurs dépourvus de tout scrupule? Au point de vue administratif il n'y a pas grand'chose à tenter. Au point de vue pénal il y a peut-être beaucoup à faire, car c'est en se plaçant à ce seul point de vue qu'on peut espérer réduire le nombre des accidents anonymes. En tous cas la question vaut la peine d'être réservée, car elle concerne plutôt le côté pénal de la question de la responsabilité. Mais quoi qu'on fasse on ne pourra jamais empêcher totalement l'accident anonyme, et sans une législation spéciale il y aura toujours des victimes qui resteront sans indemnité, faute d'avoir connu le propriétaire ou le conducteur de la voiture qui les aura mises à mal. C'est donc à raison de cette considération qu'on justifiera une fois de plus le but de la réforme. Les automobilistes eux-mêmes ne récriminent pas trop quand on leur pose la question de l'accident anonyme. Ils reconnaissent que la défiance du législateur à leur égard est parfaitement fondée. Cependant ils n'ont pas voulu désarmer complètement sans avoir cherché à tirer argument de ce fait que là où l'automobiliste aura pu fuir le lieu de l'accident en redoublant de vitesse, le conducteur d'une voiture hippomobile quelconque aurait pu faire la même chose. Pourquoi alors inquiéter spéciale-

ment l'automobiliste alors que pour la même faute du cocher la victime restera sans ressource. C'est ce qu'expriment les automobilistes en disant : « Quand un chauffeur fait du 90 à l'heure, c'est qu'il peut en faire, c'est qu'il a l'espace devant lui; et dans ce même cas vous ne rattraperez pas davantage le cocher-laitier, le cocher-boucher, ou le cocher de fiacre, et en matière d'accidents nocturnes vous ne rattraperez pas plus les uns que les autres. » (1) Est-ce vrai ? peut-être : mais bien des gens penseront au contraire qu'on peut plus facilement rattraper un cocher qu'un chauffeur qui dépense toute la vitesse que peut lui donner son moteur. En tous cas il ne faut pas porter la question sur un terrain plus vaste que celui qui nous occupe. Pour borner la constatation des conséquences fâcheuses de l'accident anonyme aux victimes des automobilistes, il faut reconnaître qu'elles valent bien l'insertion d'un article spécial dans la réforme. Puisqu'on ne peut empêcher le chauffeur de s'enfuir après l'accident qu'il viendra de causer, au moins faut-il penser pour lui à la victime qu'il a laissée sous ses roues. C'est au législateur qu'incombe cette mission.

Nous avons passé en revue les principales raisons qui justifient une loi spéciale en leur assignant l'importance que chacune d'elles mérite. On n'en peut clore la liste sans avoir cherché auparavant à montrer aux automobilistes, que la réforme, loin d'être une source d'ennuis pour eux,

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 364.

leur présentera un avantage qu'ils sauront bien vite apprécier. Nous avons vu, en effet, l'opinion publique gravement éternée contre les chauffeurs. Ce courant d'antipathie, cette sourde mais profonde irritation contre tout l'ensemble des automobilistes et contre le sport lui-même en général, pourraient se traduire par des représailles regrettables. Actuellement il n'est pas rare de voir en cas d'accidents des spectateurs se refuser d'intervenir pour secourir les conducteurs d'automobiles ; il est même arrivé que les témoins de l'accident et les curieux accourus ne consentaient pas à aller chercher le médecin dont les soins sur place étaient nécessaires. Tout cela n'est pas encore la provocation d'accidents dus à la main de personnes autophobes qui, le cas échéant, ne reculeraient devant aucune intention malveillante pour occasionner la perte complète des voitures et de leurs conducteurs : on a vu des clous et des tessons de bouteilles semés à profusion sur la route, des fils d'acier tendus en travers de la route et fixés d'un arbre à l'autre, à hauteur d'homme, véritables guillotines pour les chauffeurs qui s'engageraient sur eux la nuit en pleine vitesse ; on a vu des paysans lancer à la face des automobilistes de l'eau ou des matières aveuglantes et profiter en cela des endroits difficiles de la route pour les faire abîmer en des embardées terribles ; enfin on a vu des chauffeurs essayer des coups de feu tirés de directions inconnues. Toutes ces représailles sont l'indice d'un état d'esprit général dont il n'est pas possible de méconnaître la gravité, et qui pourrait, si l'on n'y prenait garde, provoquer les excès les plus

regrettables. Il importe donc dans l'intérêt de la sécurité publique, dans l'intérêt de la paix entre citoyens, de prendre des mesures propres à mettre un terme aux abus dont l'existence et l'importance ne sont plus contestées. L'intérêt même de la corporation des automobilistes exige de la part du législateur des mesures qui, en donnant satisfaction à l'opinion publique, feront disparaître l'état de guerre sourde qui règne actuellement contre eux ; il suffira au public de savoir que les automobilistes coupables ne peuvent plus rester dans l'impunité, pour que cesse ce courant d'idées avec ses conséquences fâcheuses.

A ce point de vue les automobilistes ont donc beaucoup à gagner d'une loi réfléchie et inspirée surtout par des considérations juridiques. S'ils s'élevaient trop longtemps contre la réforme et s'ils la compromettaient par leur résistance, qu'arriverait-il ? — L'exaspération publique s'envenimerait ; de toutes parts surgiraient des plaintes qui auraient leur retentissement auprès des représentants du peuple ; la question de la réglementation de la circulation automobile serait dans tous les programmes électoraux à côté de celles de l'impôt sur le revenu et des retraites ouvrières : les conseils municipaux et les conseils généraux émettraient des vœux hostiles aux chauffeurs, et le Parlement cédant à des considérations purement électorales improviserait une réforme qui risquerait d'être trop radicale, draconienne même.

Les automobilistes ont donc tout intérêt à ne pas donner au législateur l'occasion d'une réforme qui, faite sous l'in-

fluence de telles circonstances, dépasserait forcément le but. Ils feront preuve de clairvoyance en reconnaissant l'intérêt qu'ils ont de ne pas attendre de telles échéances ; et ils accorderont toute leur confiance au législateur qui saura fixer, d'après une juste mesure, les bases des prescriptions dont chacun admet l'urgence et la nécessité.

CHAPITRE QUATRIÈME

BUT ET OBJET DE LA RÉFORME

La nécessité d'une législation spéciale en matière d'accidents d'automobiles étant établie, il reste à se demander avant d'aborder l'étude de la réforme, quel but et quel objet on lui assignera.

Quand on parle du but que le législateur peut se proposer en légiférant sur cette matière, deux idées se présentent à l'esprit : on peut penser soit à diminuer le nombre des accidents, soit à assurer aux victimes une indemnité équitable. La portée de chacun de ces deux buts est bien différente ; le premier est plus radical, le second est plus pratique. En cherchant uniquement à assurer aux victimes la réparation du préjudice que l'accident leur a fait courir on obtient bien le résultat désiré, mais rien de plus ; en cherchant, au contraire, à supprimer les accidents, ou ce qui rentre mieux dans le domaine des choses possibles, à en réduire le nombre, on obtient un double résultat : d'abord la question de la responsabilité du chauffeur et de l'indemnité à garantir à la victime devient moins pressante ;

ensuite on aura détruit ou tari une source considérable de mortalité et de destruction de la propriété. Le véritable point de vue social de la question est mieux atteint par cette deuxième conception de la réforme.

Dès lors quand on se demande quel but on doit assigner à la réforme la réponse est facilement aperçue : *à priori*, il faut porter son choix vers celui qui peut produire le plus d'effets, c'est-à-dire vers le deuxième, celui qui vise la suppression ou la réduction du nombre des accidents. Quant à la suppression, disons-le sans attendre, il n'y faut pas songer, c'est un but qu'on ne pourrait atteindre qu'en prohibant purement et simplement la circulation des automobiles ; on a le choix entre le sacrifice de quelque vie humaine ou de quelque animal, et celui de toute une industrie auquel s'adjoindrait la prohibition des voitures de marques étrangères : la faveur doit incontestablement se porter sur le maintien de la circulation automobile.

Si on ne peut penser raisonnablement à supprimer totalement les accidents, peut-on au moins songer à en réduire le nombre ? On ne peut, *à priori*, répondre par l'affirmative ou la négative d'une façon bien catégorique. Les causes des accidents sont multiples ; si on pouvait supprimer quelques-unes d'entre elles on aurait, par le fait, diminué le nombre des accidents. Il faut donc examiner ces causes pour voir si en réagissant directement contre elles on pourrait obtenir l'effet qu'on se propose. Or, la majeure partie des accidents sont dus à l'imprudence du conducteur ou à celle du piéton ; cette imprudence de la part du chauffeur se

traduit le plus souvent en excès de vitesse. Pour obtenir une diminution notable du nombre des accidents il faudrait donc exiger de la part du conducteur une prudence constante ; cette prudence lui est imposée il est vrai par les règlements ; mais on a vu que le chauffeur se souciait peu des prescriptions de la loi, surtout de celle qui lui recommande d'être constamment maître de sa machine. La prudence est une qualité qui ne se commande pas, et on n'a jamais vu qu'une loi puisse changer l'état d'esprit de ceux pour qui elle est faite. Et alors puisqu'on ne peut pas faire acquérir de la prudence à ceux qui en sont dépourvus, il faut bien se persuader qu'on ne pourra jamais diminuer le nombre des accidents qui sont dus à cette cause. Quant à l'imprudence du piéton qui se laisse écraser, on nous assure qu'elle tend à disparaître ; le piéton a appris à ses dépens à circuler au milieu des voitures ; il sait qu'il doit regarder à droite et à gauche avant de traverser la chaussée ; du fait de cette accoutumance il est probable qu'on aura de moins en moins d'accidents à mettre sur le compte de l'imprudence des piétons ; il n'en est pas moins vrai qu'on verra toujours des personnes écrasées par leur faute ; et quelque bonne intention qu'on ait pour elles on se trouve complètement désarmé.

Il n'y a aucun moyen d'empêcher qu'un accident se produise par suite de l'imprudence du conducteur ou de sa victime. Et de cette constatation il résulte que la majeure partie des accidents sont fatals. Quant aux autres causes, obstacles imprévus, ruptures d'organes, défaut d'éclairage

ou d'avertissement, dérapages, mauvais état de la voirie, on peut sans doute y remédier, et supprimer une bonne partie des accidents qui leur sont inhérents ; mais le nombre de ces accidents est relativement très réduit ; il est même si faible qu'il ne vaudrait pas les frais d'une réforme.

Que conclure de là ? C'est qu'on ne peut penser à réduire directement le nombre des accidents. Le mal est dans la racine, et comme on ne peut y toucher, il faut renoncer à y apporter le remède désirable. Et avec cette constatation on s'aperçoit que le but principal d'une bonne réforme disparaît. On se voit alors dans l'obligation de se rabattre sur la deuxième conception, celle qui vise la création d'une responsabilité spéciale à la charge de l'auteur d'accident avec son corollaire qui est la garantie suffisante d'un recours en indemnité pour la victime.

Le but que le législateur doit retenir étant ainsi arrêté, il reste à se demander quel objet il visera et d'après quel programme il établira sa réforme.

Et d'abord, on parle d' « accidents d'automobiles ». Quel est le sens qu'on doit attacher à cette expression ? Faut-il penser uniquement à ceux qui sont le résultat d'un choc direct, c'est-à-dire, qui sont produits *corpore corpori* ; ou, en outre, à ceux qui résultent d'une façon moins directe de la présence de telle ou telle voiture en un lieu et temps déterminés ? C'est qu'en effet les accidents peuvent résulter de circonstances différentes : un automobiliste entre en collision avec un piéton ou une voiture hippomobile ; l'accident a bien sa source dans cet abordage ; mais

il peut y avoir accident sans que l'automobile aborde sa victime ; c'est par exemple un cheval qui s'effraye à son passage et renverse son attelage ; ce n'en est pas moins pour cela un accident qui oblige le chauffeur à réparation. Dans la réforme on mettra sur le même pied chacune de ces deux circonstances. En principe on dira qu'il y a accident d'automobile toutes les fois que le propriétaire ou le conducteur pourra être astreint à réparer les dommages plus ou moins directs qu'il aura causés. Peut-être pourrait-on encore aller plus loin en rangeant au milieu des faits qu'on est déjà décidé d'appeler « accidents d'automobiles », une certaine catégorie de dommages permanents causés aux propriétés riveraines des routes par la circulation des automobiles ? Il y en a un exemple d'actualité à Paris pour la circulation des autobus qui, par leurs trépidations, ébranlent les devantures des maisons et compromettent la sécurité des locataires. Mais il y aurait là un excès de généralisation du principe à l'infini ; on ne peut pas équitablement admettre pour ces dommages permanents, ces accidents lents, si on peut ainsi dire, la même responsabilité exceptionnelle que pour les véritables accidents qui se produisent presque toujours instantanément.

On a ainsi délimité à quels accidents s'appliquera la réforme. Avant d'en établir le programme, il faut ajouter que, sera considéré comme accident d'automobile celui qui aura été occasionné par tout véhicule à moteur inanimé circulant librement sur les routes. Le motocycliste doit donc être assimilé au chauffeur au point de vue de la

responsabilité, et il n'y a aucune objection à faire valoir à l'encontre de cette assimilation car le motocycliste compte pour une proportion respectable dans le nombre des accidents dus à la traction mécanique.

Un dernier point reste à fixer, c'est le programme que le législateur devra se tracer avant de se mettre à l'œuvre. Il devra d'abord établir le principe de la responsabilité civile du conducteur d'automobile ; et à ce sujet il aura à se demander s'il y a lieu de faire une condition spéciale aux accidents provenant de cas fortuits ou de force majeure. Le côté pénal de la question ne devra pas être négligé. Enfin un dernier point mérite une attention toute particulière, c'est l'étude de la création d'un fonds spécial de garantie.

CHAPITRE CINQUIÈME

RESPONSABILITÉ CIVILE

Nous avons vu que le droit commun, qui régit actuellement la responsabilité dans les accidents d'automobiles, était la solution classique des articles 1382 et 1383 combinés avec l'article 1315, c'est-à-dire l'obligation pour le demandeur de prouver l'existence d'un préjudice causé par une faute de son adversaire, constituant un délit ou un quasi-délit civil.

L'introduction dans la circulation générale d'un appareil nouveau, présentant des caractères et des dangers qu'on ne rencontre pas dans les autres véhicules, ne tarda pas à démontrer l'insuffisance de la législation actuelle.

Il suffit d'examiner les contradictions de la jurisprudence, et l'incohérence des décisions des juges, pour apprécier que les règles du droit commun sont inapplicables à cette matière juridique que n'avait pu prévoir le législateur de 1804.

La conséquence de cette constatation doit être la recherche d'un principe juridique s'adaptant mieux à la responsabilité particulière du conducteur d'automobile.

En sortant du droit commun, parce qu'il n'envisage que des situations où les parties possèdent des armes égales, on se trouve en présence de deux systèmes, le risque de propriété, et la présomption de faute, qui peuvent également rétablir l'équilibre rompu au préjudice de la victime, en la déchargeant du fardeau de la preuve.

Section I

DU RISQUE DE PROPRIÉTÉ

Ce risque est un principe juridique moderne ; il était inconnu du droit romain et des rédacteurs du Code civil.

Il implique une responsabilité réelle et objective basée sur la qualité de propriétaire, et exclusive de l'idée de faute.

Le droit commun n'admet dans aucun cas cette responsabilité sans faute ; tantôt celle-ci est légalement présumée comme quand il s'agit de personnes dont on a la direction ou la surveillance (art. 1384), ou de choses dont on a la garde (art. 1385); tantôt cette présomption n'existe pas comme dans le cas de la chute d'un bâtiment (art. 1386).

Dans le droit commun la responsabilité est si intimement liée à l'idée de faute, qu'il suffit au défendeur pour s'en libérer de faire tomber la présomption légale quand elle existe contre lui, en prouvant l'absence de faute de sa part, ou l'existence d'une faute de son adversaire, ou celle d'un cas fortuit.

Quand cette présomption n'existe pas, comme dans le cas

d'un **dommage** causé par la ruine d'un bâtiment, la responsabilité du propriétaire est encore moins directe, car il n'a qu'un rôle passif, attendant du demandeur en réparation la preuve que l'accident a été occasionné par défaut d'entretien ou vice de construction.

Il est vrai que cette preuve étant administrée il ne peut se disculper en alléguant son ignorance de l'état défectueux de son bâtiment, mais cette impossibilité s'explique logiquement, puisque la cause du dommage est une négligence qualifiée quasi-délit par l'article 1383.

Le risque de propriété n'existe donc pas dans le droit commun actuel comme générateur d'une responsabilité quelconque. Le Code maintient toujours l'antique principe de la nécessité d'une faute prouvée ou tout au moins présumée ; cette intention du législateur est clairement exprimée par la phrase prononcée au Corps Législatif par le tribun Tarrible : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, « doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la « part de quelqu'un ; s'il ne peut être attribué à cette cause, « il n'est plus que l'ouvrage du sort dont chacun doit sup- « porter les conséquences (1). »

Si le droit actuel et la jurisprudence n'admettent pas jusqu'ici cette responsabilité objective, la doctrine dans son évolution, s'achemine vers cette idée ; quelques auteurs modernes admettent que dans certains cas le principe de la responsabilité réside non dans une faute personnelle,

1. FENET, t. XIII, p. 477.

mais dans certaines qualités substantielles inhérentes à l'objet possédé. C'est ainsi qu'ils interprètent la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment qui s'écroule comme la conséquence, non d'une faute active de sa part, mais d'un état défectueux de sa propriété, qui peut être la cause d'un dommage à autrui.

L'aboutissement de cette tendance serait l'élimination complète de l'idée de faute et la relation directe entre le dommage et la responsabilité, celle-ci étant considérée comme une conséquence inéluctable du droit de propriété.

La théorie du risque peut se présenter sous plusieurs modalités différentes telles que le risque absolu, le risque avec forfait et le risque mitigé.

§ 1. — *Risque absolu.*

Pour introduire l'idée du risque résultant du simple fait de la possession, il faut disjoindre l'idée de faute de celle de responsabilité, c'est là que réside le point capital de l'innovation. On ne tiendra plus compte d'aucune faute, la sanction de celle-ci relevant plutôt du droit pénal que du droit civil. Et alors pour justifier cette responsabilité sans faute, en restant sur le terrain civil, on dira, s'il s'agit d'un accident d'automobile : Il résulte de l'accident un conflit entre deux patrimoines, celui de la victime qui veut être indemnisée, et celui de l'auteur de l'accident. On veut savoir lequel des deux patrimoines aura à subir

la perte qui en sera résultée. En appliquant l'idée du risque on dira que la personne la plus naturellement désignée pour subir cette perte est le propriétaire de la voiture : « Celui des deux adversaires qui doit payer n'est-ce
« pas celui qui a introduit dans la circulation un engin
« périlleux (l'expérience l'a trop prouvé) et qui retire de
« cet engin du profit et du plaisir, plutôt que celui qui a
« été la victime de cette introduction. A tout privilège sa
« contrepartie. Nul n'est forcé de circuler sur un auto-
« mobile. Que ceux qui se haussent à ce mode de locomotion
« somptuaire fassent entrer dans leurs frais généraux
« la réparation éventuelle des ravages qui peuvent en résulter.
« La création par eux et à leur profit d'un risque
« nouveau pour le public doit avoir comme corollaire naturel
« et équitable qu'ils se fassent les assureurs du public
« contre les dangers de leur machine (1). »

Les auteurs, même les moins favorables aux automobilistes, ont reculé devant les conséquences excessives de l'application intégrale du risque de propriété. En vertu de ce système le propriétaire serait frappé sans avoir commis de faute, en raison de sa seule qualité de propriétaire. La victime qui ne pourra être convaincue de s'être fait écraser intentionnellement aura toujours gain de cause, car aucune défense n'est permise au chauffeur. Il importe peu qu'il se soit montré prudent ou téméraire, et qu'il ait pu ou non prévoir les causes de l'accident, car le principe

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 283.

du risque le rend responsable des cas fortuits ou de force majeure.

La responsabilité basée sur le risque intégral conduirait donc à la condamnation forcée et à l'arbitraire le plus absolu. Si on l'adoptait, l'objet de la réforme serait abusivement dépassé et on aurait porté la question sur un terrain plus éloigné de l'équité et du bon sens qu'elle ne l'est actuellement. Il est, en effet, inadmissible et trop exhorbitant du droit commun que le propriétaire soit condamné sans faute prouvée, car la victime aurait trop de profit illicite à tirer de la responsabilité illimitée incombant à son adversaire."

§ 2. — *Risque forfaitaire.*

Le type du risque avec forfait se trouve dans la loi de 1898 sur les accidents du travail. C'est la première application législative qui ait été faite du système du risque ; mais il convient de remarquer que le risque imposé aux patrons est plutôt d'ordre professionnel et basé sur l'idée d'entreprise, qu'un risque de propriété.

Le risque de circulation comporte-t-il une certaine assimilation avec celui des accidents du travail ? Un examen de la loi de 1898 permettra de l'apprécier.

La loi sur les risques professionnels établit la réparation de l'accident du travail, sans permettre la preuve d'une faute de l'ouvrier, sur cette idée que celui qui crée

le risque doit le supporter ; or, celui qui doit supporter le risque du travail, c'est celui qui représente le capital et bénéficie du produit de ce travail.

Par le même raisonnement on met à la charge de l'automobiliste qui bénéficie des avantages de cette locomotion les conséquences du risque qu'il fait courir aux personnes qui circulent sur les routes. Le raisonnement est juste, et si l'automobiliste crée un risque chacun reconnaît qu'il doit en répondre. Mais doit-il le faire de la même façon que le patron pour le risque professionnel ? Les circonstances des accidents du travail paraissent mieux justifier ce risque à l'égard du patron que celles qui accompagnent les accidents d'automobiles à l'endroit du chauffeur.

Dans l'industrie le patron crée un risque que l'ouvrier est forcé de subir ; il est obligé de travailler et par le fait de son travail il est forcément exposé aux dangers inhérents à la manœuvre d'appareils dangereux. Le risque est inévitable pour lui car il ne peut s'en affranchir sans perdre le produit de son travail.

Le risque automobile ne se présente pas de la même façon ; il est impossible de préciser quelles personnes seront obligées de le subir, puisque le public ne circule pas dans des conditions identiques. Certains accidents sont dus à une imprudence de la victime ; or, il n'est pas prouvé que dans l'industrie l'emploi d'une machine crée beaucoup moins de risques pour l'ouvrier prudent que pour celui qui l'est moins. La faute est bien souvent du côté du patron qui livre à ses préposés des machines dont les garanties de

sécurité sont insuffisantes ; pour lui le risque professionnel s'explique et on ne peut en discuter les conséquences.

Mais les mêmes raisons n'existent pas pour charger l'automobiliste d'un risque aussi lourd que celui de la loi de 1898.

Il est entendu que le mot *risque* est employé dans deux acceptions différentes, en le considérant tantôt du côté de celui qui doit en répondre, tantôt du côté de celui qui en est la victime ; il y a, du reste, une étroite corrélation entre ces deux sens, car plus le danger est grand pour ceux qui le subissent, plus grande aussi est la responsabilité de ceux qui le font naître.

Une assimilation complète entre ces deux risques, celui du patron et celui de l'automobiliste, serait d'ailleurs impossible, car il y a du côté industriel une conséquence qui s'impose, c'est le forfait.

Un ouvrier est-il blessé par la machine qu'il emploie, le patron peut savoir d'avance le taux de l'indemnité qu'il devra payer, car elle est proportionnelle au montant du salaire. L'idée de risque et celle de forfait sont solidaires ; la première est corrigée par la seconde ; le forfait est, comme on l'a dit, le correctif et la soupape de sûreté du système du risque. Le risque automobile devrait donc comporter le même contrepoids. Mais si le forfait est possible dans le risque professionnel, dont il limite la responsabilité, c'est en raison du lien juridique qui existe entre le patron et l'ouvrier ; aucun lien semblable ne peut être établi entre le conducteur et la victime, qui dans un conflit peuvent

épuiser l'un contre l'autre l'intégralité de leurs droits.

L'atténuation produite par le forfait ne peut donc exister dans le risque automobile et la réparation doit toujours être égale au montant du dommage. Cette absence de lien juridique qui exclut le forfait rend le système du risque d'une rigueur excessive, et il a été proposé de l'atténuer en n'accordant une réparation intégrale que quand la faute de l'automobiliste serait établie par la victime conformément au droit commun, et en l'absence de cette preuve, de ne concéder qu'une réparation limitée, de nature forfaitaire qui correspondrait à la responsabilité afférente au risque, tandis que la réparation intégrale engloberait à la fois celle du risque et celle de la faute.

Mais ce système présenterait de grandes difficultés d'application, car en raison de l'absence de lien juridique, la base de calcul du forfait serait très aléatoire, et d'un autre côté l'appréciation préjudicielle de la faute, qui ferait accepter ou rejeter le forfait, donnerait difficilement lieu à des décisions uniformes.

§ 3. — *Risque mitigé.*

L'excessive rigueur du risque pur, et l'impossibilité d'établir une atténuation forfaitaire ont conduit une partie des jurisconsultes et législateurs qui ont étudié cette question à tempérer ce système par l'admission de l'automobiliste à prouver la faute grave de la victime dans la production de l'accident.

Par cette admission le système devient mixte, la responsabilité dérivant de deux entités juridiques, le risque et la faute. Deux projets reposant sur ce système ont été élaborés, l'un par la Société d'Études Législatives, l'autre par l'initiative de deux parlementaires : MM. Besnard et Dauthy.

Le premier, de beaucoup le plus important, parce qu'il embrasse tous les points de la question, a été l'objet d'une discussion très approfondie. Les droits de la collectivité y ont été magistralement définis et défendus par M. Ambroise Colin, et les intérêts de l'automobilisme ont été soutenus avec beaucoup d'ardeur et de talent par les représentants les plus autorisés de cette industrie.

Ce projet inspiré par une élite de jurisconsultes présente la belle ordonnance, la cohésion et la facilité d'application qu'on admire dans les lois dont la préparation était, au siècle dernier, confiée au Conseil d'État, et qu'on ne retrouve plus guère aujourd'hui dans celles provenant de l'initiative parlementaire.

L'article 1^{er} du projet de la Société d'Études Législatives, contenant la disposition essentielle de la responsabilité civile qu'il établit, est ainsi formulé : « Tout accident ou
« dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule
« automobile circulant sur la voie publique donne droit au
« profit de la victime ou de ses représentants à une indem-
« nité du préjudice matériel ou moral à la charge du pro-
« priétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démon-
« trer qu'il ait commis aucune faute.

« Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime. »

Dans cette conception la responsabilité de l'automobiliste ne peut être compensée que par la faute grave de son adversaire ; la compensation ne pouvant être obtenue quand la faute n'a pas ce caractère, on doit en inférer que la part de responsabilité qui ne peut être annihilée par l'effet d'une faute plus légère de la victime repose non sur une faute imputable à l'automobiliste, mais sur le principe du risque. Ce principe ayant une valeur intrinsèque indépendante de la faute du conducteur, la responsabilité qu'il comporte ne pouvait recevoir une atténuation sans limites ; la faute grave pouvait seule le compenser, car si on avait pu obtenir une compensation complète d'une faute par l'autre, on serait rentré dans le système de la présomption de faute.

Dans le cas fortuit, qui en droit commun exonère l'auteur de l'accident, le système du risque rend celui-ci responsable, puisque son exonération n'est possible que par l'imputation de faute à son adversaire, et que ce cas implique précisément l'absence de faute.

Dans l'accident provoqué par une faute grave de la victime, cette faute couvrira complètement la responsabilité du risque et il y aura exonération totale du chauffeur. Mais l'exonération ne sera que partielle quand une faute grave de la victime aura augmenté les conséquences dommagea-

bles de l'accident ; ici il y a action simultanée des deux systèmes : le risque empêchant l'exonération totale malgré la faute de la victime, et cette faute empêchant à son tour l'indemnisation totale que le risque devrait lui assurer.

Dans le cas d'une faute non qualifiée, le système du risque ne subit aucune atténuation, car cette faute ne peut être invoquée par le chauffeur comme exonérante.

Le risque atténué manque donc d'unité de règle ; il s'appuie alternativement sur la théorie du risque, et sur celle de la faute, selon les circonstances de l'accident et le degré de gravité de la faute des parties.

La principale critique adressée à ce système est la contradiction qu'il établit entre la responsabilité impersonnelle basée sur le risque et la responsabilité personnelle basée sur la faute, et ensuite sur la limitation à la faute grave des causes d'exonération. Par suite de cette limitation les tribunaux n'auraient qu'une liberté d'appréciation très restreinte, et il est facile d'apercevoir ce qui pourrait en résulter : « Le principe du risque fléchira en cas de faute
« grave de la victime... Il ne faut pas toucher au principe
« quand une fois on l'a posé. Il faut lorsqu'il a passé dans
« un texte de loi, qu'il se déroule logiquement jusque dans
« ses extrêmes conséquences... Nos tribunaux sont obligés
« d'apprécier les faits de chaque espèce, de les toucher du
« doigt et de les faire passer dans leurs décisions motivées.
« Et alors de deux choses l'une : ou les magistrats écarte-
« ront la faute grave, le plus souvent, presque de parti pris,
« ne comprenant pas, ne voulant pas admettre cette fissure

« dans la loi qui en compromettra l'application ; ou alors
« dans un sentiment tout contraire ils seront amenés à
« faire jouer dans la plupart des cas le système de la faute
« grave pour éviter l'excessive dureté du système. Dans le
« délibéré combien de fois n'arriveront-ils pas à constater,
« dans telles ou telles circonstances, qu'il leur est impos-
« sible d'appliquer la théorie du risque professionnel dans
« toute sa rigueur sous peine d'injustice flagrante ! Alors
« l'exception deviendra la règle, la fissure s'élargira telle-
« ment que toute la loi y passera (1). »

Cette critique n'est pas dénuée de fondement ; le système du risque impliquant une responsabilité réelle, indépendante de la volonté et des actes du propriétaire, il semble qu'en dehors de la faute volontaire de la victime, cette responsabilité ne puisse bénéficier d'aucune atténuation résultant des circonstances de l'accident. Il y a, en effet, antinomie entre la responsabilité créée par le risque et celle créée par la faute de la victime et il serait inconséquent d'établir à leur égard une compensation qui, en droit strict, ne peut s'exercer qu'entre choses de même nature.

Le risque, essentiellement impersonnel, devrait déterminer une responsabilité absolue, et aucune contingence ne devrait pouvoir l'atténuer.

Le second projet qui a été ci-dessus énoncé est celui de MM. Besnard et Dauthy ; il repose sur une assimilation du risque automobile avec la responsabilité du propriétaire

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, 1907, p. 367.

d'un bâtiment. Il modifie, par l'adjonction suivante, l'article 1386 :

« Le propriétaire d'un véhicule automobile est dans
« tous les cas et indépendamment de toute faute person-
« nelle responsable du dommage causé par le véhicule.
« La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve
« directement une faute lourde à la charge de la victime. »

Pour les auteurs de ce projet la source de la responsabilité ne réside pas « dans la faute personnelle du conduc-
« teur, mais dans le simple fait de la possession d'un véhi-
« cule dangereux par sa nature même, et par l'usage sim-
« plement normal qu'on en fait. »

Pour faire entrer dans le Code cette idée qui établit une présomption de faute dans le simple fait d'être propriétaire d'une voiture-automobile, ces auteurs ont créé une analogie entre ce propriétaire et celui d'une maison qui s'écroule par défaut d'entretien ou vice de construction. Ce projet propose l'assimilation de l'accident d'automobile à celui causé par la chute d'un bâtiment, parce qu'il trouve une ressemblance de situation entre un bâtiment dangereux par défaut d'entretien ou vice de construction et un véhicule également dangereux par son mode d'utilisation.

Ces deux situations permettent-elles un pareil rapprochement ? S'il existe une différence entre les deux propriétaires au point de vue de la présomption, celui du véhicule la subissant, tandis que celui du bâtiment y échappe, on peut établir une certaine analogie dans la source de la responsabilité qui se trouve de part et d'autre,

non dans l'idée de propriété, mais dans une manière d'être particulière de cette propriété, l'état défectueux d'un côté, le caractère dangereux de l'autre.

La proposition Besnard et Dauthy ne repose pas exclusivement sur l'idée de propriété, car dans l'intention de ces auteurs l'idée du risque n'est pas exclusive de celle de faute ; quand ils disent en termes formels que la responsabilité du chauffeur réside dans le simple fait de la possession d'un véhicule dangereux, il semble que c'est bien plutôt la qualification du véhicule que la qualité de propriétaire qui sert de base à la responsabilité. Celui-ci est responsable sans avoir commis de faute personnelle dans la conduite de sa voiture, parce qu'il en assumait une même avant la production de l'accident, celle de lancer dans la circulation un engin que ses qualités substantielles devaient faire réputer dangereux, et qui par le fait de sa circulation sur les routes, créait une imminence de danger pour le public et de faute pour son conducteur.

Mais l'assimilation est moins exacte si l'on compare, dans les deux espèces, la mise en jeu de la responsabilité. L'accident occasionné par la ruine d'un bâtiment ne peut être comparé à l'accident d'automobile ; celui-ci n'est possible que par le déplacement, c'est-à-dire, avec le concours d'un acte personnel ; le premier se produit même dans son état normal qui est l'immobilité et sans intervention active du propriétaire.

Il eût été plus logique d'assimiler la responsabilité de l'automobiliste à celle établie par l'article 1385. Le premier

avantage était de rencontrer dans cet article la présomption qu'on veut imposer à la responsabilité automobile. Les circonstances qui provoquent cette responsabilité ont aussi beaucoup plus d'analogie. Normalement le moteur, qu'il soit animé ou mécanique, est sous la dépendance du conducteur et asservi à sa volonté ; mais il arrive dans des circonstances similaires qu'il se soustrait à cette sujétion. Pour le cheval c'est un bris de voiture ou de harnais, ou bien un accès de frayeur ou de rétivité ; pour l'automobile, c'est une avarie des freins, des pneumatiques ou de l'organe de direction. L'impuissance du conducteur se traduit par des incidents analogues, la course périlleuse de l'animal affolé ou l'embardée aussi dangereuse de l'automobile. Les causes d'accidents sont identiques, excès de vitesse, avaries de marche, et indépendance accidentelle du moteur à l'égard du conducteur.

Ces deux projets édictant la même responsabilité avec le même degré d'exonération, semblent présenter plus de rigueur que d'équité dans leur répression ; ils s'éloignent notablement du droit commun en instituant une responsabilité sans faute en ce qui concerne les cas fortuits, et dans les autres cas ils n'admettent pas pour le chauffeur une exonération proportionnelle à la faute de la victime.

Section II

DE LA PRÉSUMPTION DE FAUTE

§ 1. — *Exposé et fondement de la présomption.*

La responsabilité basée sur le risque de propriété devant être écartée comme contraire à l'équité, le second système à examiner est celui de la présomption légale de faute à la charge de l'automobiliste.

L'interversion de la preuve n'est pas le moyen juridique qui doit régler directement les questions de responsabilité, car elle n'apparaît que comme conséquence de la présomption, lui servant de correctif chaque fois que le conducteur trouvera dans les circonstances de l'accident les éléments d'une faute imputable à la victime.

Il est évident que, la présomption de faute n'étant pas irréfragable, celui qui la supporte pourra s'en libérer en prouvant une faute de son adversaire, mais cette exonération ne sera pas possible dans tous les litiges, car lorsqu'un accident se sera produit sans témoins ou que les circonstances de fait ne permettront pas l'administration de cette preuve le conducteur succombera sous le poids de la présomption.

En examinant la genèse des collisions dans lesquelles un automobiliste se trouve impliqué, on acquiert la conviction que la présomption de faute est impérieusement commandée par les caractères particuliers de cette locomotion.

En effet, quand un accident de route se produit, son analyse juridique démontre que des deux facteurs en présence, l'automobiliste agit presque toujours comme cause déterminante; c'est son véhicule qui par un déplacement beaucoup plus rapide que celui de son antagoniste, crée brusquement autour de celui-ci une zone dangereuse dans laquelle sa sécurité se trouve notablement compromise. Qu'à cet instant le piéton ou le conducteur hippomobile manque d'attention ou de célérité, qu'il entende mal ou se déplace difficilement, et une collision se produit, dont il est, bien malgré lui, la cause occasionnelle.

Il y a donc d'un côté faute active de l'automobiliste quand dans son déplacement rapide il apporte dans le voisinage immédiat d'un autre usager de la route une cause d'accident, et faute passive de celui-ci, s'il ne déploie pas l'attention, la présence d'esprit, ou la célérité nécessaires pour éviter un contact.

Il est logique que quand un choc se produit entre deux corps, dont l'un est animé d'une plus ou moins grande vitesse, et l'autre relativement immobile, l'initiative, et par suite la responsabilité, incombent beaucoup plus au premier qu'au second.

Si l'on tient compte d'un autre côté, des conséquences normales d'une collision qui, en raison de la vitesse et du poids de l'automobile sont presque toujours moins graves pour elle que pour les piétons ou la voiture hippomobile, et la font le plus souvent sortir indemne de la collision, on admettra que cette immunité presque absolue devient pour

son conducteur une incitation à des actions imprudentes et téméraires.

Il résulte de ces considérations que la part du chauffeur dans un accident est, en principe, prépondérante, et que si la question de responsabilité était réglée d'après le droit commun, la victime supportant le fardeau d'une preuve souvent impossible à administrer se trouverait déstituée de toute protection légale.

Dans les accidents sans témoins, si les parties se trouvent dans l'impossibilité matérielle d'établir les conditions de la collision, il est équitable que celle qui est réputée y avoir pris la part prépondérante, supporte la charge de la présomption.

La légitimité de celle-ci ressort encore des prescriptions de police contenues dans l'article 14 du décret du 10 mars 1899. Si les pouvoirs publics ont jugé nécessaire d'assurer la sécurité générale en imposant aux chauffeurs une limite de vitesse, et l'obligation de ralentir ou même d'arrêter en présence d'une collision possible (prescriptions qu'il n'a jamais paru utile d'imposer aux véhicules ordinaires), c'est qu'ils ont considéré l'oubli de ces précautions de la part des automobilistes comme la cause génératrice de la majorité des accidents de route. Ceux-ci ne sont rendus possibles que par la violation de ces prescriptions, de sorte que la réalisation d'une collision doit entraîner une présomption de faute avec toutes ses conséquences.

Le principe de la présomption de faute en matière de délit est une dérogation au droit commun, qui ne l'admet

que pour certaines responsabilités spéciales ainsi qu'en témoignent les articles 1384 et 1385. La matière qui nous occupe, si elle eût existé lors de la rédaction du Code civil, aurait été vraisemblablement comprise en raison de ses caractères spéciaux, dans la catégorie des quasi-délits, et aurait été grevée de la même présomption.

Cette présomption rentre bien d'ailleurs dans le cadre de celles qui sont limitativement prévues dans des textes épars du Code civil. De ce que la plupart des accidents d'automobiles sont dus à une faute du conducteur, on en infère *à priori* que dans tel accident déterminé les faits se sont passés de cette façon ; on présume la faute sans examiner si dans telle espèce l'automobiliste en est véritablement coupable ; s'il ne l'est pas, il s'en défendra à l'aide de la preuve contraire. La présomption ne doit donc pas être ici considérée comme irréfragable, car les faits à l'aide desquels elle sera combattue, peuvent toujours être regardés comme pertinents et admissibles.

§ 2. — *Causes d'exonération.*

Le principe de la présomption étant posé, il faut énoncer les causes que l'automobiliste pourra invoquer à sa décharge. Ces causes d'exonération sont d'abord la faute de la victime qui est susceptible d'une infinité de degrés quant à sa gravité, et ensuite le cas fortuit ou de force majeure.

1° *Faute de la victime.*

Tous les auteurs admettent que l'automobiliste pourra se soustraire à la présomption en prouvant une faute à la charge de la victime, mais les opinions deviennent divergentes quand il s'agit de déterminer la valeur juridique de cette faute.

Alors que le système du risque restreint cette faculté à son extrême limite, en n'admettant comme cause exonérante que la faute grave, les projets basés sur la présomption admettent la faute sans qualification, lui accordant un effet de libération variable et proportionnel à sa gravité, c'est-à-dire à son importance dans la production et les conséquences de l'accident.

Le système du risque atténué comportant une responsabilité mixte, ne pouvait ouvrir la porte qu'à une libération partielle, et c'est pour laisser au propriétaire la part de responsabilité afférente à sa qualité, qu'il n'admet comme cause d'exonération totale que la faute grave, celle qui aura eu le rôle prépondérant dans l'accident. Dans ce système la négligence, l'imprudence, le manque de sang-froid sont considérés comme trop légers pour devenir des causes d'exonération ; elles font supposer, par leur bénignité, le concours d'une faute plus grave de l'automobiliste.

Elles sont donc inopérantes quant à la responsabilité de la victime.

Dans le système de la présomption de faute, celle qui

aura été commise par la victime est au contraire effective à tous ses degrés ; elle diminue proportionnellement à sa valeur intrinsèque la faute présumée du chauffeur. La modification du droit commun qui a transporté sur l'automobiliste le fardeau de la preuve doit se borner strictement à ce déplacement ; elle ne peut, sans blesser l'équité, détruire le principe de la proportionnalité de la faute au dommage.

Le renversement de la preuve ne doit donc produire aucune modification de ses effets juridiques qui resteront, quand cette preuve incombe au chauffeur, ce qu'ils auraient été si la victime avait continué d'en supporter la charge.

Le système de la présomption fait rentrer la question dans le droit commun. L'automobiliste ne sera plus condamné sans débat, il pourra se défendre, car si la victime a commis une faute elle devra en assumer la responsabilité.

La présomption dont on charge le chauffeur sera suffisante pour rétablir l'équilibre rompu à son profit ; et son adversaire ne peut pas exiger plus que la dispense de la preuve que le droit commun de l'article 1315 lui imposait. La présomption ne se borne même pas à rétablir l'équilibre ; elle le laisse encore rompu, mais cette fois au profit de la victime ; les conditions du débat sont identiquement les mêmes ; seuls les rôles sont renversés ; et cette inversion est une partialité que nous avons démontrée équitable.

Ce système sert de base à la presque unanimité des législations étrangères. Les projets belge, allemand, autrichien, suisse et danois, décident que l'automobiliste doit être en principe présumé en faute, mais que la faute quelconque de la victime, celle d'un tiers ou le cas fortuit ou de force majeure seront des causes d'exonération. La loi anglaise de 1903 n'admet pas *à priori* la faute de l'automobiliste, mais elle déclare qu'il y a infraction quand un chauffeur « conduit avec témérité, ou à une vitesse, ou d'une façon « qui constituent un danger pour le public, eu égard à « toutes les circonstances de l'espèce comprenant la nature, « la condition et l'usage des routes, et l'importance de la « circulation qui s'y produit effectivement dans le moment « envisagé ou qui pourrait raisonnablement s'y produire. » La jurisprudence anglo-américaine se résume dans cette règle que « un motoriste est fondé à prévoir qu'il peut « rencontrer des personnes à tout point de la voie publique. Il doit par conséquent tenir un œil attentif sur ces « personnes et exercer toujours un tel contrôle sur sa machine, qu'il soit toujours capable d'éviter de causer un « préjudice à qui que ce soit, en restant toujours à même « de ralentir ou d'arrêter lorsque cela est nécessaire(1). » On conçoit qu'avec des règles aussi étroites la question de responsabilité civile ait paru superflue aux législateurs anglais. Ils ont enfermé l'automobiliste dans un cercle pénal où le dommage et la faute jouent alternativement le rôle

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives* page 415.

de cause et d'effet et aboutissent fatalement à la condamnation.

Le projet belge est ainsi conçu :

Article premier : « Tout accident causé à des personnes ou
« à des choses par des véhicules automobiles sera présumé
« être dû à la faute du conducteur. Néanmoins la preuve
« de la force majeure ou de la faute de la victime sera au-
« torisée. Le propriétaire ou locataire du véhicule sera
« civilement responsable. »

Le législateur belge justifie la présomption de faute par les raisons suivantes : « Généralement c'est à l'excès de
« vitesse que doit être attribuée la cause de la plupart des
« accidents. Or il est impossible avec les moyens dont on
« dispose actuellement de déterminer de façon précise l'ai-
« lure d'un véhicule ; dans cette lutte entre les automobi-
« listes et le commun des mortels, les premiers ont donc
« un avantage sur les autres, et il n'est que juste de réta-
« blir entre eux un équilibre juridique. Si nous ajoutons que,
« parmi ceux qui usent de la voie publique, les automobi-
« listes forment une infime minorité ; qu'il leur sera éven-
« tuellement, et eu égard à ce qu'ils se trouvent presque
« toujours à plusieurs, plus aisé de recueillir des témoi-
« gnages en leur faveur ; que de la destination et de la con-
« formation actuelle de nos rues et de nos routes, il résulte
« qu'elles doivent servir à la marche des hommes et à la
« circulation de certains véhicules, parmi lesquels l'auto-
« mobile n'était même pas prévue ni soupçonnée, qu'enfin
« la présomption proposée est de nature à inspirer aux

« conducteurs des sentiments de circonspection qui, l'expérience le démontre douloureusement, leur manquent trop souvent, nous aurons, à suffisance, démontré la légitimité de la présomption nouvelle que nous instaurons (1). »

Le projet belge justifie ainsi l'exonération du chauffeur par le renversement de la preuve et l'imputation d'une faute quelconque à la victime : « En ce qui concerne l'exonération de l'auteur de l'accident, au cas où serait démontrée l'existence d'une faute de la victime ou d'un événement de force majeure nettement précisé, elle apparaît comme le complément, et pour ainsi dire, le correctif de la présomption édictée en ordre principal. Certains voudraient même écarter ce correctif, et maintenir en toute hypothèse la responsabilité de l'automobiliste, à l'exception du seul cas de faute intentionnelle de la victime. Nous ne pouvons entrer dans cette voie. Il ne paraît pas possible d'accorder, en quelque sorte, une prime à l'imprudence. Il faut se garder des exagérations qui nuisent aux meilleures causes, et nous estimons que la disposition telle qu'elle est formulée suffit à atteindre le but que l'on poursuit (2). »

Ces considérations sont très judicieuses, elles doivent faire approuver complètement le projet belge, et le faire considérer comme la solution même de la question de responsabilité.

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 309.

2. *Id.*, page 310.

Si la législation était basée sur le risque, les tribunaux n'auraient qu'une liberté d'appréciation très limitée car ils ne pourraient tenir compte que de la faute grave pour motiver leurs décisions, et cette limitation produirait les effets les plus divers ; tantôt le juge impressionné par la rigueur du système qui n'admet que la faute grave qualifiera telle une faute qui, dégagée des circonstances de la cause, pourrait paraître excusable en elle-même ; tantôt ces circonstances l'impressionneront inversement, et lui feront dénier à une faute le caractère de gravité qu'elle paraît comporter parce que la sanction de cette faute, c'est-à-dire l'exonération complète du chauffeur lui paraîtrait inéquitable.

Sans doute l'admission de la simple faute ne comportera pas la solution de toutes les situations juridiques, car dans l'accident sans témoins, les causes d'exonération du chauffeur ne pouvant opérer en sa faveur, il lui sera indifférent que la faute de la victime soit légère ou grave ou même intentionnelle, il sera désarmé et succombera sous le poids de la présomption.

Mais la présence de témoins met en évidence l'utilité du système, car la faute quelconque l'exonérera soit totalement, soit partiellement, suivant les circonstances.

L'admission de la faute non qualifiée produit encore un autre avantage au point de vue de la faute commune. Quand les deux parties sont également fautives, l'application du droit commun voudrait qu'il y eût partage de la responsabilité ; or, si on admet que la victime ne doit ré-

pondre que d'une faute grave, et qu'il ne soit relevé contre elle qu'une faute ordinaire insuffisante en soi pour mettre en jeu sa responsabilité, il en résultera une anomalie juridique caractérisée par l'existence d'une faute commune n'entraînant qu'une responsabilité unilatérale.

L'interversion pure et simple de la preuve permettra donc au juge d'estimer dans quelle mesure les fautes respectives des parties deviendront exonérantes ; et si les éléments de cette estimation lui font défaut, on ne verra plus comme actuellement, l'automobiliste sortir indemne du litige en bénéficiant d'un doute qui ne doit, en équité, profiter qu'à la victime.

L'automobiliste peut invoquer pour sa décharge une faute de son adversaire, mais il paraît excessif de lui concéder une exonération plus large, telle que celle proposée par certains auteurs et motivée par l'absence de faute de sa part. Sa responsabilité reposant sur une présomption de faute, il semble que celle-ci doive tomber aussi logiquement quand il établit l'absence de faute de son côté, que quand il démontre celle de son adversaire ; mais ce raisonnement serait peu judicieux, car s'il cherche à se disculper personnellement, c'est qu'il a échoué dans sa tentative d'une imputation de faute à sa victime, et sa démonstration négative en ce qui le concerne, serait nécessairement moins probante que la démonstration positive d'une faute de son antagoniste. Et si on admettait qu'il pût se disculper sans inculper celui-ci, on arriverait à cette conclusion illogique que l'accident se serait produit sans faute. Or

l'absence totale de faute ne peut exister que dans le cas fortuit dont l'automobiliste devrait faire la preuve. En dehors de ce cas, l'absence de faute de sa part ne peut donc, dans aucune situation, être une cause d'exonération.

En examinant la faute de la victime comme cause exonérante pour l'automobiliste, nous avons passé en revue tous les degrés qu'elle peut comporter avec les solutions qui en découlent logiquement. Nous n'avons pas poussé cette investigation au delà de la faute grave, c'était d'ailleurs presque inutile, puisque les systèmes les plus hostiles aux automobilistes se sont arrêtés à ce genre de faute pour rendre irresponsable le chauffeur coupable d'accident. Personne n'a osé proposer de limiter l'exonération du chauffeur à la faute intentionnelle de la victime, à laquelle correspond l'accident volontaire. S'il est question ici de l'accident volontaire, c'est qu'il doit être compris dans la nomenclature des fautes imputables à la victime. Mais là s'arrête sa connexité avec les fautes ordinaires, car en raison de son caractère propre, il impose à son auteur une responsabilité particulière qui, déjà dans la loi sur les accidents du travail, efface la faute du patron. Non seulement elle exonère complètement l'automobiliste qui a pu la prouver, mais elle renverse les rôles, en faisant bénéficier celui-ci de la qualité de victime, de ce fait que l'auteur de l'accident a commis un dol en se faisant blesser ou mutiler avec une arrière-pensée d'indemnisation. L'automobiliste peut alors réclamer la réparation du dommage qu'il a

souffert, et même des dommages-intérêts si l'intention de son adversaire était dolosive.

2° *Cas fortuits.*

Le cas fortuit et la force majeure sont des circonstances qui enlèvent l'imputabilité de l'accident à son auteur et par suite l'exonèrent de toute responsabilité.

Toute la difficulté réside dans l'appréciation des circonstances de fait qui permettront ou non de conclure à la présence d'un cas fortuit ; et en matière d'accidents d'automobiles cette difficulté n'est pas moins grande. Ici, il est nécessaire de distinguer ces circonstances, selon qu'elles se rattachent à des phénomènes météorologiques, tels que la chute de la foudre, les trombes, cyclones, tremblements de terre, etc., ou qu'elles sont inhérentes à l'agencement ou à la circulation des véhicules.

On reconnaîtra que les premières sont nécessairement des cas fortuits ; quant à celles ayant uniquement pour cause une avarie de machine on ne peut *a priori* émettre la même affirmation. La prétention des chauffeurs de considérer ces accidents comme des cas fortuits peut paraître excessive, car la plupart de ceux-ci ont pour cause soit la construction spéciale de leurs voitures, soit une faute imputable au conducteur.

Si le véhicule hippomobile peut occasionner des accidents qui, dans des circonstances analogues, seront réputés fortuits, il n'y a pas dans l'immunité dont il bénéficie d'inéga-

lité de traitement, car il n'offre à l'éventualité d'un accident qu'un nombre très restreint d'organes, qui ont été construits d'ailleurs avec le souci de la résistance et de la solidité.

Ces accidents sont rares et ils n'intéressent généralement que les personnes véhiculées, sans occasionner de collision. En dehors d'une rupture de rênes, du fléchissement d'une roue ou d'un essieu, il serait difficile de trouver d'autres causes d'avaries ; le conducteur fait le nécessaire pour les éviter ou y remédier sans dommage pour le public ; s'il n'arrive pas à enrayer complètement la possibilité de ces accidents, on est fondé à croire qu'il lui était impossible de les prévoir ; l'imprévu entraîne l'absence de faute et de responsabilité.

L'accident d'automobile déterminé par un dérangement de fonctionnement ou une avarie d'organes peut-il être considéré comme cas fortuit ?

Par définition celui-ci doit provenir d'une cause étrangère à la volonté du conducteur ; or la voiture automobile possède des organes dans l'agencement desquels la solidité et la sécurité ont été délibérément, et en connaissance de cause, sacrifiées à d'autres avantages.

Il y a dans ce sacrifice une faute initiale qui deviendra tangible quand l'accident se sera produit. Alors que la voiture hippomobile est munie d'organes de roulement à armature métallique, l'automobile a des roues revêtues d'une enveloppe excessivement fragile et vulnérable ; le chauffeur a voulu ainsi amortir les trépidations produites par la vi-

tesse, et réduire à son minimum, l'adhérence de ces roues au sol, pour économiser la force motrice. Quand cette enveloppe trop fortement gonflée éclate par l'action de la chaleur ou par l'effet de la vitesse, quand elle est déchirée par les corps étrangers ou les silex des routes, ou quand le défaut d'adhérence ou de stabilité fait dévier de sa direction la voiture qui roule sur un sol mouillé, la cause initiale des accidents qui en résultent n'est-elle pas inhérente à la construction spéciale de la voiture, c'est-à-dire à la volonté du chauffeur ? Quand les organes de freinage et de direction qu'il a exigés si délicats et si fragiles, pour qu'ils n'imposent ni effort ni fatigue à l'action permanente de sa main, viennent à se briser ou à se fausser au moindre choc ou par suite d'un excès de vitesse, le chauffeur peut-il prétendre que l'accident était au-dessus de ses prévisions ?

Il est possible que le sacrifice de toutes ces garanties de sécurité dans la construction des automobiles, ait sa raison d'être au point de vue technique, mais comme il devient la cause d'accidents spéciaux, inconnus de la circulation hippomobile, il doit légitimer une modification de responsabilité.

Lorsque le chauffeur consentira à remplacer ses pneumatiques par des enveloppes métalliques, et à substituer à ses freins comme à sa direction des organes peut-être moins maniables, mais plus robustes et plus résistants, les dérapements, les renversements de voiture, et les embarquées meurtrières qui font chaque jour trop de victimes, ne seront plus possibles ; et cette disparition des accidents

donnera la démonstration irréfutable de la responsabilité qu'il encourt actuellement dans leur production.

Quand il aura ainsi enlevé à son véhicule ses organes les plus dangereux, il pourra demander à rentrer dans le droit commun, et à bénéficier des cas fortuits dans les mêmes conditions que l'hippomobiliste.

En constatant la relation étroite qui existe entre la construction spéciale des automobiles et les accidents qu'elles occasionnent, on doit conclure que si le droit commun était appliqué aux chauffeurs, l'exonération des cas fortuits à leur profit aurait presque toujours pour résultat de couvrir une faute de leur part ; or l'idée de faute est exclusive de celle de cas fortuit.

Ils ont, pour rendre leurs machines plus commodés et plus confortables, accepté l'éventualité d'accidents particuliers ; ils ont ainsi créé un risque dont ils doivent être constitués les garants.

Il est donc impossible de disculper l'automobiliste de la faute qu'on peut relever à sa charge dans tout accident ayant pour cause déterminante une rupture ou une avarie des organes de son véhicule.

L'exonération ne peut ainsi être admise que pour les accidents naturels d'origine météorologique et pour les cas, de force majeure ; les dérangements ou avaries de machine instituant en faute le conducteur, ne peuvent jamais être considérés comme des cas fortuits.

L'automobiliste demande l'irresponsabilité des accidents dont les causes sont inhérentes à des avaries de machine ;

mais en faisant de l'automobile n'a-t-il pas entendu prendre à sa charge les conséquences de ces accidents ? Il a voulu obtenir de son véhicule un maximum de vitesse et de confortable, et pour réaliser ces conditions il a fermé les yeux sur les multiples chances d'accidents qui en découlent. C'est là que réside cette faute initiale, que nous avons déjà constatée, et qu'il faut considérer aussi bien que la faute plus immédiate, celle qui résulte de la négligence ou du défaut de surveillance.

Cette faute initiale emporte l'aveu tacite d'après lequel les automobilistes ont consenti à répondre des accidents provoqués par des avaries de machine. De ce fait qu'ils ont consenti bénévolement à encourir toutes les chances d'accidents pour joindre à une vitesse souvent excessive toutes les commodités de circulation, on peut considérer comme inacceptable leur prétention de voir assimiler les accidents occasionnés par des ruptures d'organes à ceux qui ont leur cause dans un événement météorologique quelconque. Quel est le chauffeur qui pénétré des dangers qu'il court et auxquels il expose le public, en roulant sur des pneumatiques, consentira à sacrifier ces organes qui lui procurent tant d'avantages pour se servir de roues analogues à celles des véhicules hippomobiles ? Comment peut-il prétendre à un tel avantage sans contrepartie ? Si les automobilistes veulent braver la nature avec des engins plus ou moins bien appropriés au travail qu'ils leur imposent, qu'ils aient au moins la pudeur de ne pas la rendre responsable d'accidents dont ils sont eux-mêmes les seuls coupables. Le lé-

gislateur n'a pas alors à s'arrêter à cette critique d'un défenseur de l'automobilisme : « Vous enlevez au constructeur d'automobiles le droit de se tromper ; vous enlevez à la nature le droit à l'explicable ; et en présence de certains événements que les données scientifiques n'ont pu prévoir, vous, le législateur humain, vous aller dire : ce mécanisme, je ne veux pas le connaître ; les forces de la nature, je les ignore ; vous êtes un automobiliste ; vous êtes d'ores et déjà condamné (1). » Cette argumentation semble dépasser toute mesure, car la science qu'on y déclare impuissante, ne prévoit et n'explique que trop facilement les défaillances d'organes constamment surmenés et soumis à de trop rudes épreuves ; et d'un autre côté, les chauffeurs ne peuvent, sans mauvaise foi, rendre la nature responsable de leurs imprudences et de leurs témérités.

Par suite de l'exclusion des accidents occasionnés par avaries de machine, les seuls cas réputés fortuits ont pour cause un phénomène météorologique, ce que les Anglais appellent « le fait de Dieu ».

Quelle est alors la situation qui doit leur être faite dans la législation spéciale ?

La solution de cette question dépendra nécessairement de celle qu'on aura adoptée pour la matière même de la responsabilité en général.

Il doit, en effet, y avoir dissidence sur ce point, les partisans de la responsabilité basée sur le risque ne pouvaient

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 365.

rationnellement se rencontrer avec ceux qui préconisent le système de la présomption.

Tandis que les uns étaient obligés, pour être conséquents avec leur théorie juridique, d'imposer à l'automobiliste la responsabilité des cas fortuits, les autres devaient considérer l'absence de faute qu'implique le cas fortuit, et lui attribuer une faculté d'exonération absolue. Entre ces deux avis diamétralement opposés nous mentionnerons une opinion intermédiaire concluant à la responsabilité partagée de l'auteur de l'accident et de la victime. Nous laissons immédiatement de côté cette opinion qui n'apporte aucun intérêt à la discussion et qui a contre elle les préceptes du Code : elle manque d'intérêt parce qu'elle n'est le produit d'aucun principe directeur ; on se demande, en effet, de quelle idée juridique est déduite cette opinion, à moins qu'elle ne soit la résultante des deux théories du risque et de la présomption de faute ; c'est justement là que se trouve le vice de l'argumentation : le chauffeur a fait la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, il devrait être exonéré complètement ; mais cette exemption de responsabilité paraît injuste pour peu qu'on veuille considérer le risque qu'encourt l'automobiliste du chef de la propriété de son véhicule. Il semble que même au nom de l'équité on ne puisse soutenir ce système combiné de la responsabilité des cas fortuits : l'idée de responsabilité partagée doit en outre être repoussée comme contraire aux principes mêmes du Code qui sont formels en la matière ; l'innovation qui résulterait de son admission serait trop considérable. Il faut que la respon-

sabilité incombe pour le tout au propriétaire de l'automobile, ou à sa victime, mais pas aux deux. Et alors lequel des deux va-t-on rendre responsable? Ce n'est pas là une question de pur caprice, et on ne peut se prononcer en faveur de l'un ou de l'autre sans avoir à invoquer de justes raisons.

En faveur de la victime et pour la responsabilité des cas fortuits à la charge de l'automobiliste, les auteurs qui partent de l'idée du risque discutent sur le conflit existant par le fait de l'accident entre deux patrimoines, celui du propriétaire du véhicule et celui de la victime, et admettent que le préjudice souffert par celui de la victime doit être réparé par celui du conducteur nonobstant l'absence de faute de sa part : « Si le cas fortuit s'est produit, si la « fatalité a frappé la victime, cela n'en tient pas moins par « un lien de cause à effet au fait de l'automobiliste nonobs-
« tant sa complète innocence. S'il ne s'était pas promené
« en automobile, ce dérapement malencontreux qui m'a
« estropié, sans qu'il y ait d'ailleurs de sa faute, n'aurait
« pas eu lieu. Il n'a certes pas commis de faute en se pro-
« menant sur une route qui venait d'être arrosée mais moi
« qui passais à pied j'en ai commis moins encore. Il est
« plus juste que ce soit son patrimoine que le mien qui
« paie les suites de l'accident. » (1) Il est donc bien entendu que l'automobiliste aura en pareil cas à répondre de l'accident sans même avoir commis la faute la plus légère. C'est ce principe que nous critiquons, car en l'espèce ci-dessus,

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 289.

celle d'un « dérapement malencontreux », nous aurions aussi rendu l'automobiliste responsable mais en nous basant sur une autre idée, celle de l'absence de cas fortuit, ayant pour conséquence l'application du principe de la présomption de faute.

La critique que nous adressons au système de la responsabilité des cas fortuits à la charge de l'automobiliste, est la même que celle qui a été formulée à propos du principe du risque.

Ce système va trouver sa réfutation la plus directe dans l'application aux cas fortuits de l'idée de présomption de faute. Ce principe engendre la déduction suivante : l'automobiliste est présumé en faute ; s'il ne peut faire la preuve contraire, il est condamné ; or, si nous supposons qu'il a fait la preuve d'un cas fortuit, il faut admettre que par le fait même il s'est débarrassé de la présomption de faute. La démonstration du cas fortuit entraîne donc avec elle l'exonération de l'automobiliste. Avec cette solution toute logique nous rentrons dans le domaine du droit commun de l'article 1148 et nous restons en conformité avec l'esprit même du Code qui veut que la victime réponde seule du dommage quand celui-ci est l'œuvre du sort. Cette solution s'imposait à nous comme conséquence immédiate du principe d'après lequel le chauffeur ne peut être condamné s'il a pu faire tomber la présomption de faute qui pesait sur lui.

La limitation très réduite des cas fortuits nous permet d'arriver, par un moyen juridique plus équitable, à une

conception sensiblement analogue à celle des partisans du système du risque, c'est-à-dire, à la responsabilité de l'automobiliste.

Remarquons enfin que l'exonération des cas fortuits a été admise dans la plupart des législations étrangères : elle est consacrée par la loi danoise du 30 mars 1906 ; elle existe aussi dans le projet autrichien et dans celui du Conseil fédéral suisse ; la proposition de loi belge autorise la preuve de la force majeure, ainsi que celle qui est actuellement soumise au Parlement allemand. Mais il y a lieu d'observer que toutes ces législations donnent une définition du cas fortuit beaucoup plus étroite que la jurisprudence française, et qu'elles en excluent les avaries de machine.

CHAPITRE SIXIÈME

RESPONSABILITÉ PÉNALE

Nous] nous sommes déjà posé la question de savoir si, étant donné qu'il y a lieu de faire une législation spéciale, il faut y traiter à la fois la responsabilité civile et la responsabilité pénale. Nous avons répondu par l'affirmative pour cette raison qu'on peut espérer par l'édification d'un système pénal spécial, réduire plus facilement le nombre des accidents d'automobiles. La crainte de la prison et d'amendes suffisamment lourdes, est de nature à réfréner plus efficacement cette folie de la vitesse que nous avons constatée chez bon nombre de chauffeurs trop inconscients du danger qu'ils font courir aux autres usagers de la route. Ce serait une erreur de croire qu'on a tout dit et que la tâche est remplie quand on a posé les bases de la responsabilité civile des automobilistes. Pour faciliter l'élude de ce principe on pouvait se permettre de faire plus ou moins abstraction de l'idée de faute commise par l'auteur de l'accident ; le moment est venu de retrouver cette idée qui relève plutôt du droit pénal que du droit civil. Le

point de vue répressif apparaît comme le complément de tout ce qui a pu être admis en ce qui touche le point de vue civil de la responsabilité ; et ce complément est si nécessaire qu'il n'a pu échapper au législateur. Certains auteurs ont même prétendu qu'on pouvait satisfaire à l'état de choses actuel en se bornant à une addition au droit commun de la répression ; s'il était prouvé qu'ils eussent raison, on pourrait croire qu'on a fait un travail inutile en cherchant à poser le principe d'une responsabilité civile spéciale. Nous aurons du reste à revenir sur cette idée.

Ce qui donne son importance si considérable au côté pénal de la question de responsabilité, c'est le désir si légitime qu'on a de réprimer sérieusement l'automobiliste qui a voulu se soustraire aux conséquences de son acte en prenant la fuite. L'accident anonyme a en lui-même quelque chose de répugnant qui prête à en considérer son auteur comme un véritable criminel : « L'automobiliste qui fuit, « a-t-on dit, n'est pas intéressant. C'est un lâche. Qu'il ait « tué un enfant, écrasé une vache ou un chien, ou seulement causé un dommage à un objet inanimé appartenant à un des usagers de la route, il ne mérite aucune « indulgence (1). » C'est surtout à cause de lui que nous n'hésiterons pas à sortir du droit commun ; et à cette occasion nous aurons à nous demander s'il y a lieu d'ériger en délit spécial la fuite de l'automobiliste. Le résultat de la création d'un délit spécial serait une sanction beaucoup

1. *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, p. 377.

plus grave que celle qui peut être infligée au chauffeur qui n'a pas commis la faute lourde de s'enfuir après l'accident. Ce dernier mérite peut-être quelque indulgence, mais on ne saurait pour cela le tenir pour quitte envers la loi pénale.

Le droit commun de la répression des accidents causés aux personnes réside dans les articles 319 et 320 du Code pénal.

L'article 319 prévoit pour l'homicide par imprudence trois mois à deux ans d'emprisonnement, et une amende de 50 à 600 francs.

L'article 320 prévoit pour le délit de coups ou blessures résultant du défaut d'adresse ou de précaution, un emprisonnement de six jours à deux mois et une amende de 16 à 100 francs, ou l'application de l'une de ces deux peines seulement.

Les accidents d'automobiles rentrent dans la catégorie de ceux qui se trouvent visés dans ces deux articles, car on peut toujours considérer comme involontaires l'homicide les blessures ou les coups qui en auront résulté. Il est bien certain que le chauffeur qui a occasionné un accident mortel à la suite duquel il a pris la fuite ne peut juridiquement tomber sous le coup de l'article 304 du Code pénal ; pour cela il faudrait considérer la mort de la victime comme un véritable homicide volontaire ; l'homicide volontaire étant un meurtre, l'automobiliste coupable de ce meurtre serait passible des travaux forcés à perpétuité. Nous n'avons pas à envisager le cas où le chauffeur se ser-

virait de sa voiture pour commettre un meurtre, et nous préoccupant uniquement des cas d'homicide ou de blessures involontaires, nous ferons abstraction de l'article 304.

C'est donc dans les articles 319 et 320 que réside le siège de la responsabilité pénale des automobilistes auteurs d'accidents. Pour compléter l'analyse du droit commun en cette matière, il faut mentionner quelques articles qui édictent des peines accessoires. Citons d'abord l'article 475 du Code pénal qui prononce une amende de 6 à 10 francs inclusivement contre les conducteurs de voitures quelconques qui auront pu occasionner des accidents par le fait d'avoir contrevenu à divers règlements de la circulation ; l'article 476 portant, outre l'amende fixée à l'article précédent, un emprisonnement de trois jours au plus, contre les conducteurs en contravention et suivant les circonstances ; encore, l'article 479 prononçant une amende de 11 à 15 francs contre « ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux appartenant à autrui par la rapidité ou la mauvaise direction de leurs voitures » ; enfin, l'article 480 fixant à cinq jours la peine d'emprisonnement qu'il pourra selon les circonstances être prononcée contre les conducteurs visés à l'article précédent. Nous réservons une mention spéciale pour deux textes importants, l'article 463 du Code pénal qui prévoit des réductions de peines pour circonstances atténuantes, et la loi du 26 mars 1891 au sujet de laquelle nous pourrions nous demander s'il y a lieu de prescrire le refus de sursis pour les accidents à l'occasion

desquels on pourra relever contre leurs auteurs une faute particulièrement caractérisée.

Tel est l'état actuel du droit commun de la répression. Ce droit commun dans son application aux accidents d'automobiles est-il suffisant, ou au contraire faut-il le compléter par des dispositions spéciales ? La question ne peut être tranchée qu'à l'aide d'une distinction. Cette distinction sera basée sur la nature de la faute qui aura été commise par l'auteur de l'accident. Selon la gravité de cette faute on pourra ou non se contenter des peines prononcées par le Code pénal. En effet s'il n'y a qu'une voix pour exiger une répression rigoureuse contre l'automobiliste qui a tenté de se dérober par la fuite à la responsabilité d'un accident de personne qu'il a causé, par contre, la nécessité d'un accroissement de peine n'apparaît pas aussi bien pour celui qui est resté sur le lieu de l'accident. Pour celui-là il faut reconnaître que les dispositions du droit commun des articles 319 et 320 sont largement suffisantes, et nous n'hésitons pas à réclamer en sa faveur une très large application de l'article 463. Il ne faut pas croire que pour calmer l'opinion publique, il soit besoin de torturer les chauffeurs sans distinction de gravité de leur faute. Les témoins d'un accident qui ont vu l'automobiliste s'empres- ser autour de sa victime et se prêter à toutes les mesures qui permettront à celle-ci de se faire facilement indemniser, ne sont nullement exaspérés contre ce dernier qui s'est conformé délibérément aux prescriptions de l'honneur. Il n'y a nulle nécessité de rechercher contre lui, à titre

exemplaire, un châtement disproportionné à la faute qu'il a commise et qui se résume en une simple négligence ou imprudence que tout le monde est disposé à excuser. Sans doute on ne peut pas pour cette raison l'exonérer complètement de toute responsabilité pénale ; car il faut aussi agir sur l'esprit de l'automobiliste lui-même : il faut le rendre plus circonspect par la menace de la répression, puisque c'est le moyen qui s'offre à nous comme le plus efficace. Mais dans l'application de cette répression le juge aura à faire preuve de beaucoup de perspicacité. Il devra tenir compte de la mentalité de l'automobiliste pour apprécier dans une juste mesure la modération qu'il doit apporter dans l'exposé de sa sentence.

Nous quittons le cas de l'automobiliste qui a fait preuve de diligence en restant sur les lieux de l'accident qu'il avait occasionné, pour passer à celui du chauffeur malveillant qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir pour échapper à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il pouvait avoir encourue du fait d'un même accident. Nous constatons qu'au point de vue répressif, l'un et l'autre sont soumis actuellement aux mêmes textes, à savoir les articles 319 et 320, et l'article 463 du Code pénal ; et nous avons pensé que c'est à la suite d'une semblable constatation d'un défaut de texte spécial concernant le chauffeur coupable de fuite que la Société d'Études Législatives avait borné la pénalité de ce dernier au maximum permis par les articles 319 et 320 : « Le propriétaire locataire ou occupant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou a

« tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est
« puni des peines des articles 319 et 320 du Code pénal sous
« réserve de l'application de l'article 463 du même Code. »
Ce texte met sur le même pied le chauffeur qui n'a pas voulu
aggraver ses torts par la fuite et celui qui n'a pas craint
d'ajouter cette vilenie à la faute déjà commise. Il ne se
comprend donc que par l'intention que ses auteurs ont
eue en permettant au juge de ne pas craindre d'avoir la
main trop lourde, et de ne dispenser des pénalités légales
qu'à bon escient et d'une façon très rigoureuse. Ce texte
recommanderait donc au juge d'appliquer le plus souvent
à l'égard du fugitif le maximum des peines prévues aux
articles 319 et 320 ; et son silence à l'égard de l'automobi-
liste non coupable de fuite équivaldrait à la faculté pour
le juge de descendre aussi bas qu'il voudrait dans l'échelle
des mêmes peines.

Nous avons pensé que les mêmes textes ne pouvaient suf-
fire pour régler deux situations si différentes ; pour l'auto-
mobiliste qui n'a pas pris la fuite nous demandons le main-
tien du droit commun en réclamant du juge une grande
indulgence ; quant à celui qui n'a pas reculé devant un pro-
cédé aussi malhonnête, nous avons cru que le maximum
des peines prononcées aux articles 319 et 320 était insuffi-
sant. En réclamant davantage on n'a pas à craindre les récri-
minations des défenseurs de l'automobilisme, qui consentent
à la création d'un délit spécial de fuite qu'on pourrait frap-
per des peines de l'homicide volontaire. Nous éviterons
cependant de tomber dans l'excès d'une pareille décision ;

et nous la repousserons en outre pour cette raison que son adoption nous forcerait en quelque sorte à des concessions que nous n'avons pas jugé à propos de faire aux automobilistes. Mais nous n'avons pas hésité à faire de la fuite ou de la tentative de fuite un délit spécial pour la sanction duquel on peut requérir une peine assez rigoureuse. Pour fixer le taux de cette peine on peut s'inspirer de la proposition de loi déposée à la Chambre, par M. Chastenet, le 2 juillet 1906. Ce projet tend à établir que « tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, à la suite du fait dom-
« mageable auquel il a concouru, aurait tenté d'échapper
« par la fuite à la responsabilité pénale ou simplement
« civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à
« deux mois de prison ou d'une amende de 16 à 500 francs ». La Chambre vota sans discussion cet article qui fut sous cette forme soumis au Sénat. La Haute Assemblée refusa de suivre son auteur dans ses intentions majeures qui étaient de créer un délit de fuite dont la peine serait ajoutée aux autres peines.

C'est, en effet, ce qui résulte d'un article que M. Chastenet avait ajouté dans une première proposition qui avait elle-même été acceptée par la Chambre : « Dans le cas où il y
« aurait lieu, *en outre*, à l'application des articles 319 et 320
« du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces
« articles seront portées au double. » Ce qui amena l'échec de cette proposition au Sénat, c'est donc la superposition de quatre peines pour un même délit, soit, comme M. Chastenet le demandait : la prison, plus l'amende pour délit

de fuite ; plus la peine encourue légalement suivant les articles 319 et 320 ; plus encore une peine égale à cette dernière. La Commission sénatoriale chargée de l'examen de la proposition Chastenet, d'accord avec le Gouvernement, présenta un texte plus en harmonie avec les principes du Code pénal et sans que toutefois il en résultât des modifications sérieuses pour le fond. Elle propose de doubler la peine en cas de délit compliqué de fuite ; dans ce but elle reproduit l'article 319 sans changement et ajoute à l'article 320 ce paragraphe nouveau : « Dans les cas prévus à l'article 319 et le paragraphe 1^{er} du présent article, la peine sera portée au double à l'égard de tout conducteur de véhicule quelconque, qui après un accident auquel il aura concouru, aura tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité qui en est résultée. » D'après la proposition de la Commission sénatoriale la pénalité est encore accrue par l'addition d'un paragraphe 13 à l'article 479, d'après lequel : « Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement.... tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier qui auront, à la suite d'un fait dommageable auquel ils auront concouru, tenté de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'ils pourront avoir encourue. »

Ce treizième paragraphe de l'article 479 prévoit alors une amende spéciale pour la fuite. Ce nouvel alinéa sera l'objet d'un paragraphe 6 à l'article 480 qui sera ainsi conçu : « Pourra, selon les circonstances, être prononcée la peine d'un emprisonnement pendant cinq jours au plus... contre

« ceux qui auront contrevenu aux dispositions du n° 13 du « précédent article. » Ce que le Sénat demande c'est donc une amende de 11 à 15 francs, ou cinq jours de prison pour le délit de fuite, et la peine doublée en cas d'homicide involontaire.

Nous admettons sans peine le principe de la réforme opérée par le Sénat sur l'initiative de M. Chastenet pour cette raison que la fuite de l'automobiliste y est reconnue comme un délit nouveau. Nous eussions pu adhérer d'emblée à la proposition Chastenet elle-même, si nous n'avions craint d'accepter cette dérogation trop considérable au principe de l'article 365 du Code d'instruction criminelle que son auteur avait demandée.

Il resterait à savoir maintenant si cette réforme sera suffisamment préventive pour être susceptible d'empêcher dans une mesure efficace les faits scandaleux relevés à l'actif de certains chauffeurs. Si on craignait de ne pas avoir atteint, à ce point de vue, le but qu'on se proposait, on pourrait peut-être espérer un résultat plus satisfaisant que l'adoption de procédés plus positifs : on nous en propose notamment deux, à savoir : le refus de sursis et le retrait du permis de conduire.

Pour accepter le refus de sursis il faudrait au moins qu'on eût à relever contre l'automobiliste coupable une faute particulièrement caractérisée et encore cette mesure serait tellement grave en tant que dérogation au principe de la loi du 26 mars 1891 qu'elle nous paraît difficilement acceptable. Cette loi ne comporte à l'heure actuelle aucune

dérogação, et ce n'est pas à l'occasion de la création d'un délit spécial de fuite qu'on peut se permettre d'entamer l'institution du sursis. On pourra donc se borner à recommander au juge de n'accorder le sursis qu'à bon escient, et de le refuser toutes les fois que les circonstances dans lesquelles la faute aura été commise seront empreintes d'une gravité exceptionnelle.

Par contre nous n'apporterons pas la même restriction pour le retrait du permis de conduire. Il faut que l'automobiliste soit retenu par une sorte de frein moral consistant dans la perspective de se voir priver du droit de conduire. Cette mesure a été l'objet d'une proposition de loi de MM. Raynaud et Codet. La pénalité que nous envisageons est déjà inscrite dans le décret du 10 mars 1899 qui dit à son article 32 : « Après deux condamnations dans l'année, « les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 « du présent règlement pourront être retirés par un « arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du « service des mines. » Cette pénalité n'est donc que facultative ce qui en rend son application difficile et sa sanction dépourvue d'efficacité. Le second inconvénient réside dans ce fait que le prononcé de cette pénalité est réservé à l'autorité administrative. Le but des auteurs de la proposition ci-dessus citée est alors de rendre le retrait du permis de conduire non plus facultatif mais obligatoire et de le faire prononcer avec de sérieuses sanctions par l'autorité judiciaire. L'objet de la proposition Raynaud et Codet dispose que « tout conducteur d'automobile qui aura encouru trois

« condamnations dans l'espace d'une année pour excès de
« vitesse, ou une seule condamnation pour accident causé
« par son imprudence, sera également condamné par le
« Tribunal à une suspension du droit de conduire pendant
« un délai d'un mois au moins et de six mois au plus, sans
« préjudice des autres condamnations à la prison, l'amende
« et les dommages-intérêts dont il serait passible en vertu
« des lois antérieures. » Voici donc une première peine,
la suspension résultant automatiquement de la condamnation
prononcée par le juge. Cette suspension aura elle-même
un autre effet, elle entraînera le prononcé du retrait absolu
et définitif du droit de conduire « pour tout conducteur
« qui aura subi dans l'espace de trois ans, deux suspen-
« sions du droit de conduire ».

Sans entrer dans une étude plus approfondie de cette proposition de loi, nous nous bornons à en signaler le principe comme un des moyens d'action les plus efficaces sur l'esprit des automobilistes. Sans cesse sous le coup de se voir priver de son plaisir ou de sa profession, le chauffeur sera forcément amené à conduire d'une manière prudente et à contenir ses trop grandes aspirations de vitesse. Nous réservons donc une place à cette institution de la suppression du droit de conduire dans l'ensemble de la législation spéciale sur la responsabilité des automobilistes.

Nous en avons fini avec la responsabilité pénale qui incombe aux conducteurs d'automobiles. Nous avons réclamé deux mesures différentes en tenant compte de la gravité du délit ; nous n'avons pas craint de requérir contre

le chauffeur convaincu de fuite ou de tentative de fuite, une extrême rigueur qui contraste avec l'indulgence que nous avons réclamée en faveur de l'automobiliste qui n'a pas commis cet acte répréhensible. Il ne faudrait pourtant pas voir dans cet appel à la clémence du juge un encouragement à l'imprudence : si on a excusé une fois le chauffeur pour un accident qu'il a causé, il y aurait un abus de vouloir renouveler trop souvent cette marque d'excessive bienveillance. Aussi est-il plus logique d'admettre une aggravation progressive de la peine pour chaque cas de récidive, surtout si tous les accidents qui constituent cette récidive sont dus à la même cause ; dans ce cas le chauffeur est un incorrigible, et il mérite de moins en moins d'égards. Ici nous voyons apparaître l'utilité que peut avoir le retrait du permis de conduire. Grâce à cette institution le chauffeur même le plus maladroit ou le plus imprudent ne sera plus à craindre, car il arrivera très rapidement à se priver lui-même de son permis de circuler.

Nous considérons donc qu'au point de vue social et pour limiter le nombre des accidents, il ne faut pas négliger de fixer à la responsabilité pénale des conducteurs d'automobiles des bases suffisamment solides et positives.

C'est cette idée qui a amené certains auteurs à ne pas croire à la nécessité d'une loi qui vienne bouleverser les principes du Code civil sur la responsabilité ; ces auteurs prétendent qu'il suffit d'ériger la fuite en délit par une simple addition au Code pénal. Nous ne pouvons les suivre dans leur proposition, car il faut remarquer qu'en se bor-

nant à agir uniquement contre l'automobiliste, on ne fait rien pour la victime ; ce n'est pas en réprimant le premier qu'on donnera à la seconde la satisfaction que l'équité réclame pour elle. Nous demandons alors le maintien du principe de la responsabilité civile, sans avoir rien à supprimer du système de la responsabilité pénale que nous avons admis.

CHAPITRE SEPTIÈME

RESPONSABILITÉ SOLIDAIRE

Dans le chapitre de la responsabilité civile, nous avons eu à nous demander quel serait, de l'auteur de l'accident ou de la victime, celui qui aurait à répondre du dommage ; nous avons vu que selon les circonstances cette charge incombait soit à l'un, soit à l'autre. En admettant que la victime fût reconnue exempte des faits qui pouvaient mettre en jeu sa responsabilité, il n'est pas douteux que c'est l'auteur de l'accident qui va avoir à en répondre directement. Il n'y aura pas de difficulté quant à l'identification de ce dernier si on suppose qu'il est en même temps le propriétaire de la voiture. Mais si on envisage le cas où l'auteur de l'accident est un autre que ce dernier, on a à se poser la question de savoir à qui on en imputera finalement la responsabilité. Cette charge pourra être assumée par le conducteur, ou par le propriétaire, ou par les deux à la fois. Cette question a une importance particulière, car elle est intéressante au double point de vue civil et pénal ; la solution qu'on pourra lui donner offrira l'avantage d'enle-

ver à la jurisprudence l'indécision dont elle fait preuve actuellement, en se prononçant contradictoirement sur le jeu des actions récursoires qui prennent naissance en telles circonstances.

En consultant les divers projets et travaux législatifs sur la matière, on constate que la personne qui est spécialement désignée comme responsable est tantôt le « propriétaire », tantôt le « conducteur ». On comprend que les partisans d'une responsabilité basée sur le risque soient particulièrement portés à ne voir qu'une seule personne en celles du conducteur et du propriétaire de la voiture ; pour eux la responsabilité étant objective on n'a pas à tenir compte de l'individu qui montait la voiture lors de l'accident. En adoptant cette manière de voir on supprime du même coup toutes les difficultés qui peuvent surgir relativement à la question de solidarité, et aussi on consacre une innovation considérable par rapport au droit commun.

Les auteurs qui ont indiqué comme responsable de l'accident le conducteur de la voiture, sont moins absolus. En réalité on ne peut dire d'une façon catégorique que c'est le propriétaire du véhicule ou celui qui le détenait temporairement au moment de l'accident, qui doit répondre du dommage. La solution de cette question ne peut être trouvée que dans cette distinction rationnelle des deux hypothèses suivantes : le propriétaire sera responsable dans tous les cas où on pourra relever entre lui et le conducteur de la voiture un rapport de subordination, de mandat, de prêt, ou tout autre rapport analogue ; dans ces circonstances le

propriétaire qui joue le rôle de commettant est responsable à raison d'un défaut de surveillance ou du mauvais choix qu'il a fait de son préposé ; c'est l'application du droit commun des articles 1384 et 1385 du Code civil. En sens inverse quand ce rapport n'existera pas, c'est-à-dire, toutes les fois que le propriétaire de la voiture en aura perdu momentanément la possession, il sera exempt de toute responsabilité.

Il est facile de justifier la nécessité de cette distinction. Dans le premier cas la réparation du préjudice causé par une personne autre que le propriétaire doit se faire solidairement : le fondement juridique de la solidarité étant la faute commune, on peut toujours pour légitimer la responsabilité du propriétaire trouver une faute qui lui soit imputable. Le propriétaire, qu'il soit ou non dans la voiture, a dû s'assurer que son conducteur était capable de se mettre à l'abri de toute imprudence coupable. S'il a préposé quelqu'un à la conduite de sa voiture il devait exiger de lui le certificat ou permis de conduire que la loi impose à tout conducteur d'automobile. S'il ne l'a pas fait il est coupable d'un excès de confiance qui est une véritable faute dont il doit répondre solidairement avec l'auteur de l'accident.

Dans ce raisonnement il n'y a rien qui déroge aux principes du Code qui énonce à l'article 1384 la responsabilité du dommage causé « par le fait de choses que l'on a sous sa garde ». Une personne a la garde d'une chose susceptible de causer un dommage ; elle commet une négligence et le dommage arrive ; sa responsabilité est engagée parce

qu'on la présume en faute du fait du dommage survenu pendant cette garde. L'article 1384 n'admet aucun tempérament à ce principe pour les cas analogues à celui qui nous concerne; il ne fait bénéficier le commettant d'aucune excuse, ne lui permettant pas de démontrer qu'en fait il n'y a aucune faute de sa part et qu'il lui a été impossible d'empêcher ce qui s'est passé. Cette solution a paru draconienne à beaucoup d'auteurs et elle a rendu la jurisprudence indécise. En ce qui concerne les accidents d'automobiles les tribunaux ont particulièrement varié sur l'application de cette disposition : beaucoup de jugements, contrairement à l'article 1384 sont favorables aux propriétaires qui prouvent que leurs chauffeurs n'étaient pas dans l'exercice de leurs fonctions au moment de l'accident. La Cour de cassation déclare au contraire le maître responsable en cas d'abus de fonctions de son préposé. C'est à cette dernière solution que nous nous arrêtons en constatant que malgré tout le propriétaire pourra profiter de trop d'occasions encore pour esquiver toute responsabilité.

Ce n'est que l'application du droit commun, mais il est indispensable qu'elle soit faite d'une façon stricte qui ne permette pas au propriétaire du véhicule de se tirer du débat en laissant l'accidenté en face d'un insolvable. On peut, en outre, invoquer une autre raison à l'appui de cette thèse : le préposé à la conduite de l'automobile est généralement un ouvrier mécanicien plus ou moins dépourvu des scrupules qu'aurait le propriétaire lui-même ; ce manque de circonspection résulte de ce qu'il ne peut offrir aucune

garantie, car il n'a pas de biens personnels ; il ne court alors aucun risque en se livrant à ses exploits à l'insu de son maître ; or, en rendant le propriétaire responsable, bien que son préposé soit sorti sur sa voiture malgré son autorisation et même contre son gré, on peut espérer rendre ce dernier plus prudent et plus soucieux de son intérêt personnel, par la crainte de se voir expulser du fait de cette lourde charge qu'il aura fait assumer à son maître.

La deuxième hypothèse qui a été énoncée est celle où le conducteur de l'automobile qui a occasionné l'accident, circulait sans aucun rapport de mandat à lui donné par le propriétaire de la voiture. Si on acceptait la responsabilité objective des partisans du système du risque on devrait encore se prononcer pour la responsabilité du propriétaire, sauf le recours qui pourrait en ce cas lui être accordé contre l'auteur de l'accident. Il nous est impossible de souscrire à cette solution et de maintenir le principe de la responsabilité solidaire dans des circonstances qui sont en opposition complète avec celles de la première hypothèse.

Ainsi, supposons que le tiers détenteur de la voiture était au moment de l'accident un individu qui l'avait volée à son propriétaire, ou que c'était le mécanicien à qui la voiture avait été donnée en réparation, ou bien le tenancier d'un garage où le propriétaire avait placé son véhicule moyennant rétribution ; supposons encore que l'auteur de l'accident était un locataire qui conduisait lui-même ou par son préposé. Dans tous les cas de ce genre, le propriétaire

qui a loué ou à qui on a volé sa voiture reste bien le véritable propriétaire ; mais du fait de la perte momentanée de sa qualité de possesseur, il ne peut plus être déclaré solidairement responsable avec l'auteur de l'accident. On ne peut même pas dire que la poursuite en réparation du dommage causé peut être exercée contre lui, sauf son droit d'appeler en cause le tiers qui est le véritable auteur responsable de l'accident. Car en pareil cas il pourrait avoir à supporter l'insolvabilité de ce dernier. La poursuite sera, au contraire, dirigée contre le détenteur de l'automobile, et pour respecter l'équité il faudra renverser les rôles d'une façon plus complète en donnant au tiers, défendeur à l'action, le droit à l'exercice d'un recours contre le propriétaire locateur si l'accident est dû à un vice de construction, ou bien à un défaut d'entretien ou une avarice imputables à ce dernier.

Il est facile de légitimer cette absence de responsabilité du propriétaire dans ces circonstances, en raisonnant, comme dans la première hypothèse sur l'idée de faute : le propriétaire doit répondre solidairement de l'accident avec ses préposés ; or, ici le voleur, le locataire payant, le tenancier du garage où est remise la voiture moyennant rétribution, ne sont pas des préposés ; le propriétaire n'a plus la qualité de commettant ; on ne peut plus alors lui imputer une faute résultant d'un défaut de surveillance ou d'un choix défectueux. Par suite de l'absence de toute espèce de faute le propriétaire ne peut plus encourir aucune responsabilité ; il a le droit, en outre, de se faire indemni-

ser par l'auteur de l'accident en s'appuyant sur le délit de vol ou sur l'abus de confiance suivant le cas.

Pour ce qui est de la location on arriverait à un résultat tout à fait néfaste si on admettait la solution contraire, c'est-à-dire, la responsabilité du propriétaire locateur. En forçant celui-ci à répondre des accidents occasionnés par le locataire de la voiture on l'expose pour une rémunération parfois minime à endosser la charge d'une responsabilité pouvant s'élever à des sommes considérables. Le locateur a bien un recours, mais ce recours est complètement illusoire si son locataire est insolvable. Et alors pour prévenir cette éventualité le propriétaire exigera la consignation, à titre de cautionnement, d'une somme équivalente à l'évaluation du dommage prévu. Dans de telles conditions la location deviendrait difficile, et on verrait la ruine d'une branche très intéressante de l'industrie automobile.

Nous avons déterminé les conditions et circonstances dans lesquelles le propriétaire d'un véhicule automobile aurait à répondre du dommage causé par celui qui occupait la voiture lors de l'accident. La solution que nous avons admise est uniquement relative à la juridiction civile en vertu de ce principe qu'on ne doit être pénalement responsable que de son fait personnel et que la responsabilité pour le fait d'autrui ne peut porter que sur les réparations civiles. En matière de contraventions, on a vu des jugements méconnaître ce principe au nom de la sécurité publique. Cette manière de voir permet au juge de pronon-

cer une peine de prison contre le propriétaire de la voiture même absent, c'est-à-dire, sans aucune participation de sa part au délit. Sans chercher à prendre parti dans la discussion qu'a soulevée cette pratique jurisprudentielle, nous avons à nous poser une question qui y touche d'assez près : nous supposons un accident occasionné par une voiture automobile montée par son propriétaire et conduite par un chauffeur : ce dernier est condamné à une peine de prison pour excès de vitesse. L'excès de vitesse est, dit-on, un fait exclusivement personnel, absolument dépendant de l'auteur du fait et de sa volonté propre ; pour cette raison, le propriétaire, quoique étant sur la voiture au moment de l'accident n'encourt aucune responsabilité devant la juridiction répressive. On a vu, en effet, des procès retentissants où le chauffeur endossait pour le patron les conséquences les plus infamantes du délit que celui-ci lui avait laissé commettre. Ne serait-il pas plus équitable de faire partager au propriétaire de l'automobile les peines prévues par la loi pour excès de vitesse ? Étant dans la voiture il devait recommander à son chauffeur une allure plus modérée ; s'il ne l'a pas fait, et ce qui est plus convaincant, s'il lui a ordonné cette vitesse exagérée, n'est-ce pas lui qui a commis le délit et qui devrait en répondre devant les tribunaux répressifs ; c'est lui qui est en quelque sorte le conducteur moral ; l'autre n'est qu'un instrument qui doit se plier à la volonté du maître ; mais il ne saurait être en même temps le masque derrière lequel le véritable auteur de l'accident, qui est le proprié-

taire, pourra impunément se cacher. A ce point de vue il ne serait pas inutile d'apporter au principe de la personnalité des peines une exception que l'équité et l'ordre social réclament.

CHAPITRE HUITIÈME

FONDS DE GARANTIE

La création du fonds spécial de garantie constitue l'innovation la plus intéressante et la plus originale de la législation sur les accidents d'automobiles. En dépit des graves objections qu'elle a soulevées, elle a trouvé sa place dans la plupart des projets de loi sur cette matière. On comprend aisément de la part du législateur ce scrupule si légitime de vouloir faire une réforme suffisamment complète pour embrasser et régler toutes les situations que la pratique des choses lui a permis d'envisager.

On voudrait ne voir qu'une exagération purement systématique dans cette affirmation par laquelle certains auteurs considèrent comme des exceptions, d'ailleurs hautement louables, les cas où les victimes ont reçu des soins du conducteur ou des occupants de l'automobile. Sans être aussi pessimiste on ne peut se dissimuler la fréquence des cas où la victime se trouve sans ressource effective, soit parce que l'auteur de l'accident est resté inconnu, soit parce qu'il était insolvable.

Il a été constaté, en effet, que maintes fois, l'auteur de l'accident, plus soucieux d'échapper aux conséquences pénales et pécuniaires de l'accident, que de prodiguer ses soins aux personnes qui ont eu à souffrir de la collision, cherchait dans une fuite rapide, et au risque de commettre de nouveaux malheurs, une protection illicite contre les poursuites qui l'attendaient. La justice et la police sont la plupart du temps désarmées contre ces auteurs d'accidents qui s'assurent l'impunité par l'incognito. Il fallait donc que le législateur trouvât le moyen de réprimer cette attitude odieuse que tout le monde s'accorde à flétrir, et de tirer la victime de cette situation intéressante et déplorable.

En outre quand on parle d'accidents anonymes, on est trop porté à ne penser qu'à la fuite préméditée de l'automobiliste conscient du dommage qu'il a causé à autrui. Le nombre des accidents qui répondent à cette conception n'est déjà que trop considérable. Mais il faut encore se persuader que les simples dommages accidentels, qui ont même échappé à la connaissance de leurs auteurs, viennent accroître dans une très large proportion le nombre des accidents à auteurs inconnus : « Interrogez un automo-
« biliste, lit-on dans le rapport de la Société d'Études Légis-
« latives, demandez-lui le nombre de poulets qu'il a mis à
« mal, de chiens qu'il a occis, il ne pourra vous répondre,
« quelle que soit sa bonne foi, que par des approximations.
« De fait, et nous le reconnaissons, il est inévitable que
« des petits sinistres de ce genre se produisent nombreux,
« et même à l'insu de l'automobiliste, étant donné les gran-

« des vitesses qu'on a vainement essayé de limiter. Mais
« ce n'est pas une raison pour que les personnes lésées
« ne reçoivent pas une réparation équitable (1). »

Quant à ses conséquences concernant la victime de l'accident, l'insolvabilité de l'automobiliste peut être assimilée à la fuite. Qu'importe à cette dernière de connaître le nom de celui qui l'a renversée ou a tué un de ses animaux, s'il ne peut lui offrir aucune garantie d'indemnisation, parce qu'il n'a aucun bien propre, n'est pas propriétaire de la voiture, ou n'a pas contracté d'assurance.

Pour prévenir une pareille éventualité résultant pour la victime de l'accident, de la fuite de l'automobiliste ou de son insolvabilité, le législateur ne pouvait songer qu'à l'application du principe de la solidarité. Là où une responsabilité individuelle et isolée ne pourra être établie, ce sera la corporation tout entière des automobilistes qui aura à répondre du dommage causé.

L'idée de responsabilité mutuelle produit une double conséquence : en même temps qu'elle assure à la victime son indemnisation, elle produit un déplacement d'action au profit de la communauté des automobilistes qui aura payé pour la faute d'un des siens. On ne peut, en effet, considérer en cette communauté qu'un élément de responsabilité indirect ; dès lors en lui concédant le droit de rechercher le coupable et de se faire rembourser par lui de l'avance qu'elle aura faite, on reste en conformité avec ce principe, que

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 292.

c'est celui-là même qui a causé un dommage qui doit le réparer. Ce principe ne faillira que dans le cas où le coupable restera introuvable, ou s'il est insolvable.

Toute l'innovation est là, et c'est en ces termes qu'elle a été formulée dans le projet de la Société d'Études Législatives : « A défaut de règlement de l'indemnité par le « propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le « propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement « de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, au moyen d'un fonds « spécial de garantie dont elle assure la gestion. »

L'idée n'est pas nouvelle ; elle a son précédent dans la loi de 1898 sur les accidents du travail. Cependant on ne peut prétendre à une assimilation complète entre le fonds de garantie organisé par cette loi, et celui qu'on se propose d'introduire dans le texte concernant la responsabilité des automobilistes. L'assimilation est, du reste, impossible, à raison de la différence même des deux situations créées par les accidents du travail d'une part, et par les accidents d'automobiles d'autre part. Le fonds de garantie de la loi de 1898 est organisé pour subvenir uniquement à l'insolvabilité des personnes responsables ; ces personnes sont toujours connues : ce sont les chefs d'entreprise eux-mêmes, ou leurs assureurs ou les syndicats de garantie.

C'est donc une véritable réassurance par l'État de cette responsabilité rendue inopérante par suite de l'insolvabilité de ceux qui devaient la supporter. Le fonds de garantie en matière automobile est tout autre ; ce n'est plus, à pro-

prement parler, une réassurance contre l'insolvabilité éventuelle des débiteurs responsables, ou plutôt il faut voir dans ce fonds de garantie deux choses distinctes : d'abord un fonds de garantie identique à celui de la loi de 1898 et destiné à prémunir la victime créancière de l'indemnité contre l'insolvabilité de l'auteur de l'accident qu'on suppose connu ; puis, un fonds de couverture direct des accidents pour lesquels on n'aura pu établir judiciairement la responsabilité personnelle de leurs auteurs qui se seront dérobés par la fuite. C'est cette deuxième conception qui n'existe pas dans la loi de 1898, où on n'avait pas à prévoir la substitution de la responsabilité collective à une responsabilité individuelle qu'il était impossible de déterminer. Son existence même en matière d'accidents d'automobiles justifie amplement la tentative qu'on a faite d'une évolution juridique plus profonde que celle de la loi de 1898.

Certains auteurs ont profité de la constatation de cette différence initiale entre le fonds de garantie institué pour les accidents du travail et celui qu'on veut organiser à l'occasion des accidents d'automobiles, pour protester contre le rapprochement qu'on a fait entre eux. Quoi qu'il en soit de la légitimité de ce rapprochement, il n'en a pas moins permis d'attribuer la gestion de ce fonds à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. Si le choix de cet établissement pour le maniement du fonds commun ne s'imposait que par une raison de simple survivance matérielle de la loi de 1898 et d'autres textes successifs de l'élaboration législative, nous aurions préféré pour d'autres motifs

aussi légitimes porter ce choix sur un autre établissement. A ce point de vue, on pourrait imaginer la création d'une caisse spéciale uniquement destinée à garantir le paiement des indemnités aux victimes d'accidents d'automobiles à auteurs inconnus ou insolvables. Cette caisse serait un organe moins étranger et mieux approprié aux besoins qui motivent sa création. Il est entendu que l'État devrait en assumer la gestion ou le contrôle, car il importe que la sincérité des opérations soit scrupuleusement assurée.

Quant aux moyens d'alimenter cette caisse de garantie, le projet de la Société d'Études Législatives les expose d'une façon très judicieuse dans son article 4 : « Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

« 1° D'amendes prononcées en vertu de l'article 6 ;

« 2° D'une cotisation de 50 francs versée par tout propriétaire de véhicule automobile, lors de la délivrance
« du récépissé de déclaration ;

« 3° De centimes additionnels ajoutés au principal de la
« taxe des automobiles. Le montant des centimes addition-
« nels est déterminé chaque année par la loi de finances
« d'après le chiffre des indemnités versées l'année pré-
« cédente par la caisse. »

Les automobilistes qui ont pris le parti de combattre pied à pied toute innovation législative à leur égard, voient particulièrement dans cette alimentation du fonds de garantie une vexation inqualifiable ; ils s'élèvent contre l'apparition de nouvelles charges, résultant pour eux de la création d'impôts nouveaux. Il nous paraît pourtant difficile de re-

lever dans cette accroissement des charges, l'excès qui puisse motiver une pareille prétention, qui ne témoigne que de la mauvaise foi et de l'esprit de chicane.

Quant à ceux qui consentent à transiger sur la nécessité du fonds de garantie, ceux-là trouvent, au contraire, que ce fonds de premier établissement organisé par ces petites taxes du début, ne pourra correspondre aux charges dont il aura à assumer l'éventualité.

On peut cependant espérer réaliser avec le temps cet équilibre entre le chiffre des recettes et celui des indemnités à payer, en donnant au budget de la caisse de garantie une élasticité suffisante.

Nous en avons fini avec la partie en quelque sorte administrative, du fonds spécial de garantie. Le point de vue juridique de l'institution va transporter la discussion sur un terrain plus important et plus intéressant. Il y a ici à passer en revue tous les arguments qui ont été invoqués à l'encontre de cette substitution d'une responsabilité collective à une responsabilité individuelle indéterminée ou inopérante.

On a très souvent prétendu que l'idée du fonds de garantie était immorale, tant au point de vue de l'automobiliste qu'au point de vue de la victime. On peut considérer cette critique comme très judicieuse, surtout quand on la trouve sous la plume de gens qui raisonnent froidement et sans parti pris. Il n'est pas sûr pour cela, que l'objection soit décisive et qu'elle doive contribuer à faire admettre comme détestable le principe d'une institution aussi salubre.

Immoral, le fonds de garantie le serait d'abord au point de vue de l'automobiliste à qui on prête ce langage : « Je m'évite tout ennui par la fuite ; d'un autre côté la victime n'a pas besoin de moi, puisqu'elle sera désintéressée par le fonds de garantie. » Par suite plus de retenue, plus de scrupule. L'automobiliste écrase quelqu'un et s'enfuit : il n'en a pas moins sa conscience tranquille, car il peut penser que sa victime a son indemnité assurée. En rejetant la charge de la réparation du préjudice causé sur la corporation de ses confrères en automobile, n'aura-t-il pas au moins quelque remords ? Non, car il se dira qu'ayant payé sa quote-part, il est en droit d'en profiter comme les autres.

Sans doute il y aura en fait, des chauffeurs qui se tiendront ce raisonnement hypocrite. Mais s'il s'était prouvé qu'on doive prêter à tous les automobilistes en général une pareille mentalité, nous reculerions bien vite devant notre projet qui transformerait la caisse de garantie en une anarchie organisée. Ce qui nous autorise à penser que nous sommes loin d'une telle éventualité, c'est l'exemple pratique des assurances mutuelles : dans les compagnies, où existent et prospèrent ces mutualités contre la mortalité des animaux, chaque assuré veille avec un soin jaloux à ce que son coassuré ne se fasse pas frauduleusement indemniser pour un sinistre qu'il n'aura pas essayé d'éviter ; l'existence d'un fonds commun n'a donc pas pour résultat d'inciter l'assuré à se départir de tout scrupule de conscience. Pourquoi en serait-il autrement dans le cas d'une association mutuelle d'automobilistes ?

Cette surveillance étroite entre membres d'une même assurance commune, doit se retrouver entre propriétaires d'automobiles unis par les liens de la solidarité légale. Le chauffeur convaincu de fuite aura à encourir la réprobation morale de sa corporation ; en outre celle-ci ne le tiendra pas pour quitte quand elle aura payé l'indemnité à sa place ; elle se fera rembourser par lui de toutes ses avances, car c'est à elle qu'il appartiendra, avec l'aide des pouvoirs publics, de faire le nécessaire pour le retrouver. Le retrouvera-t-elle toujours ? Il est bien certain que non. On est alors forcé de reconnaître, que, dans le cas où l'auteur de l'accident reste, malgré tout, inconnu, le fonds de garantie constitue, pour l'automobiliste sage et consciencieux, l'obligation légale de payer pour le fou ou le malintentionné qui aura recours à la fuite ou à la falsification de son numéro pour se dégager de la responsabilité de ses actes. C'est là que se trouve le point faible de l'institution du fonds de garantie ; on ne peut le méconnaître. Par contre on peut croire que cet inconvénient est appelé à disparaître avec le temps par suite de l'invention de mesures propres à empêcher la fuite ou la dissimulation. A ce point de vue l'Allemagne est en avance sur nous. Elle a mis en œuvre des moyens d'action très efficaces pour l'obtention de tels résultats : ce sont des postes d'observation placés de distance en distance sur les routes et destinés à enregistrer les passages de voitures, ce qui permet de les retrouver très facilement en cas de nécessité ; ce sont encore des demi-barrières en zigzag imposant automatiquement l'al-

lure lente dans les passages dangereux. De telles mesures n'ont pas encore été tentées en France; le gouvernement a pu y songer, mais il a reculé devant la dépense que nécessiterait leur entreprise; il est alors à souhaiter que ce que l'Etat n'a pu encore faire, les associations d'automobilistes le fassent; il y a pour elles un intérêt direct à ce que les mauvais chauffeurs ne puissent plus rejeter sur fonds de garantie la responsabilité de leurs imprudences et grever d'une façon démesurée le budget de la corporation.

Mais en supposant qu'on ne puisse arriver à enrayer complètement la possibilité de fuite ou de dissimulation de l'automobiliste auteur d'accident, ce ne serait pas une raison assez forte pour reculer devant l'idée de la création du fonds de garantie. C'est au contraire dans cette possibilité que se trouve la cause déterminante de cette institution.

Au point de vue de l'automobiliste le fonds de garantie n'est donc pas aussidétestable qu'on l'a prétendu. S'il peut, en principe, l'animer de mauvaises intentions et le conduire sur une pente immorale, il est au moins permis de croire que l'automobiliste prendra garde de s'y laisser entraîner; en effet, grâce aux mesures qui entoureront et protégeront le fonds de garantie, il saura toujours ce qu'il en coûte d'avoir tenté de réaliser ces idées malveillantes.

En outre la pensée des difficultés qu'il rencontrera dans cette réalisation, et la crainte de la prison, de l'amende et des autres destitutions, lui rendront toute la retenue et le scrupule qu'on peut attendre de lui.

On invoque, en second lieu, à l'encontre du fonds de garantie, son immoralité à l'égard de la victime. Cet argument est basé sur la crainte qu'ont eue ses auteurs « de voir « nos paysans abuser du fonds de garantie pour mettre à « sa charge le prix de tel ou tel cochon invendable, de telle « ou telle volaille réfractaire à la cuisson (1). » Cette crainte a les apparences d'une forte exagération. Pour que la victime puisse abuser frauduleusement du fonds de garantie, il faudrait supposer le cas d'un accident occasionné volontairement par elle et suivi de la fuite de l'automobiliste. Or il est difficile de comprendre dans une même situation ces deux éventualités : si la victime s'est fait blesser ou a fait tuer un de ses animaux, il n'est pas normal de supposer, au moins s'il y a des témoins de l'accident, que l'automobiliste a pris la fuite ; car pour quelle raison aurait-il eu recours à ce procédé ? Il n'a encouru aucune responsabilité, puisque sa victime a commis une faute grave qu'il pourra invoquer en temps utile ; il avait donc tout intérêt à rester sur le lieu de l'accident, surtout s'il pouvait se faire indemniser à raison des avaries de machine qui avaient pu résulter de la collision.

On peut cependant justifier jusqu'à un certain point cet argument tiré de la possibilité pour la victime d'abuser du fonds de garantie ; pour cela il faut supposer que l'automobiliste ne s'est pas aperçu du dommage qu'il avait causé, et qu'il a continué sa route après l'accident, ou simplement

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 402.

qu'il était de connivence avec la victime. C'est dans les seuls cas de ce genre que l'abus est possible. Qu'on le considère même comme inévitable, ce ne serait pas encore une atteinte bien grave à l'idée du fonds de garantie ; il y a d'ailleurs des remèdes à cet abus : « Est-ce que la loi n'est
« pas là pour réprimer les fraudes ? Est-ce que celui qui
« serait convaincu d'avoir tenté de se faire payer une
« somme indue par le fonds de garantie ne serait pas pas-
« sible des peines de l'escroquerie ? Supposons que dans un
« village, dans une région déterminée, le chiffre des déclá-
« rations de prétendues victimes se multiplie d'une façon
« insolite, sans avoir de correspondance dans le chiffre des
« déclarations d'accidents émanant des automobilistes est-
« ce que dans un pareil cas, l'attention des gérants du
« fonds de garantie ne serait pas éveillée ? Est-ce que la
« mutualité des automobilistes ne pourrait pas se défendre ?
« Ne lui serait-il pas facile d'organiser un contrôle ; d'éta-
« blir une souricière, de manière à prendre sur le fait les
« escrocs et à leur faire payer très cher leur tentative
« d'extorsion (1) ? »

Le fonds de garantie ne contient donc pas en germe l'im-moralité et les dangers qui puissent faire qualifier cette institution de « détestable ». De plus en actionnant la caisse de garantie contre ceux qui seraient convaincus d'avoir cherché à tirer un profit illicite de son existence, on rejette en partie les doutes qu'on pouvait avoir sur sa vitalité.

Le recours de la caisse de garantie sera d'abord assuré par la création d'un privilège analogue à celui de la loi de 1898 :

« La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse
« exerce un recours contre les propriétaires responsables.
« En cas d'assurance, sa créance est privilégiée sur l'in-
« demnité due par l'assureur. Elle est également privilé-
« giée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers
« responsable ou par le locataire du véhicule automobile. »
(*Etudes Législatives*, projet, article 5.)

Ce privilège sera pleinement efficace quand le fonds de garantie aura pu déterminer les vrais responsables. Au cas contraire, son inscription dans la loi restera sans effet. Il en sera de même quand l'auteur responsable sera connu mais insolvable et qu'il n'aura pas contracté d'assurance ; ici le fonds de garantie joue le rôle d'une véritable mutua-
lité, présentant l'avantage très moral de préserver de la ruine le propriétaire peu fortuné, au cas où le chiffre de dommages à payer excéderait ses ressources.

A titre préventif de fonds de garantie jouira du bénéfice de l'inscription dans la loi d'une autre mesure également prévue dans la loi de 1898 : C'est la déclaration de l'accident, à la mairie de la commune où l'accident aura été produit, ou celle du lieu de remise de la voiture : « Le pro-
« priétaire locataire ou occupant quelconque du véhicule
« automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en
« faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au maire
« de la commune sur le territoire de laquelle l'acciden

« s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.

« La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

« Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire. » (*Études Législatives*, projet, article 6.)

L'obligation pour l'automobiliste de se conformer à cette formalité est sanctionnée par une peine complémentaire pouvant s'élever à 300 francs. En admettant que la crainte de cette sanction, ajoutée aux autres, le retienne de la fuite, la caisse de garantie en aura bénéficié d'autant. A ce point de vue il n'y aurait pas d'excès à vouloir assigner à cette peine un maximum plus élevé.

Après l'examen de ces mesures à la fois préventives et réparatrices, qui entourent le fonds de garantie, on ne peut plus guère prétendre que cette innovation ne soit qu'une illusion. Toutes ces fraudes qu'on a mises en relief pour prétexter la faillite fatale de la caisse de garantie, sont en partie déjouées. Le fonds de garantie a son existence assurée par la loi même qui l'institue.

La proposition de loi belge partant du même principe qu'il faut assurer à la victime la réparation du préjudice qu'elle a encouru, sans être obligée d'avoir à compter avec la fuite ou l'insolvabilité de l'automobiliste, dispose dans son article 4, que « tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à la charge d'une caisse commune d'assu-

« rances qui sera alimentée: 1° par des cotisations perçues
« sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles,
« dans la proportion de 5 0/0 du montant des contributions
« ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints; 2° par
« la moitié du double dommage alloué en vertu de l'arti-
« cle 2. »

Les rédacteurs du projet de loi allemand ont fait preuve de beaucoup d'hésitation quand il a été question de substituer une association obligatoire entre les propriétaires d'automobiles, à l'automobiliste auteur du dommage ; ils ont cru que la réalisation pratique de cette idée d'une obligation commune, entraînerait des dangers et des injustices, résultant de ce que la responsabilité ne saurait être la même pour tous les propriétaires d'automobiles, et de ce qu'en suite il serait difficile de subordonner à cette organisation obligatoire les voitures étrangères circulant en territoire allemand. Cependant quand l'idée du fonds de garantie vint en discussion devant le Reichstag, le secrétaire d'État à l'office impérial de la Justice, dut reconnaître « les avantages que présenterait ce système au point
« de vue de l'intérêt public et de toutes les personnes
« menacées par la circulation automobile, au point de vue
« de la liquidation des dommages causés par elle (1). »

On peut à bon droit, s'étonner de semblables objections qui subordonnent l'intérêt de la collectivité à celui d'une catégorie très restreinte d'individus.

1. *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, page 412.

Le fonds de garantie est une mesure d'ordre général, et comme tel il peut être considéré comme la clef de voûte de toute la législation spéciale sur la responsabilité des automobilistes. Nier cette importance, c'est enlever à la loi nouvelle toute son efficacité pratique et la rendre tout à fait illusoire. Enfin il suffit d'avoir légitimé l'intervention du législateur en matière d'accidents d'automobiles et d'avoir reconnu comme fondement principal de cette intervention la fréquence des accidents anonymes, pour adopter sans réserve l'institution du fonds de garantie.

CONCLUSION

De l'étude des différents projets de loi et des opinions des juristes, il résulte qu'il y a à peu près unanimité, pour l'adoption, comme fondement de la responsabilité des automobilistes, du principe de la présomption de faute. La conséquence directe de cette présomption, c'est le renversement de la preuve qui devient à la charge du conducteur, et constitue la base de la responsabilité civile.

Cette imposante majorité d'opinions déblaie le terrain de la discussion d'une manière notable, et il ne reste plus que des divergences entre les juristes, en ce qui concerne l'espace juridique dans lequel se placeront les causes d'exonération de la responsabilité du conducteur.

La contradiction n'existe que pour la nature et la qualification de la faute de la victime qui motivera l'exonération du conducteur. Les uns demandent que la faute même légère, atténuée proportionnellement à la part qu'elle a eue dans l'accident, la responsabilité du chauffeur. Les autres veulent que cette exonération proportionnelle ne

joue que quand la faute peut être qualifiée lourde ou grave.

D'un autre côté, en ce qui concerne les cas fortuits ou de force majeure, il y a encore des divergences ; les uns proposent que conformément au droit commun, ces cas exonèrent complètement le chauffeur ; les autres les laissent, au contraire, entièrement à sa charge, en s'appuyant, non sur la théorie de la faute mais sur celle du risque. Il en résulterait une dualité de règle juridique dans la détermination des accidents d'automobiles, qui, suivant les circonstances de fait, seraient régis les uns par la théorie de la faute, les autres par celle du risque.

C'est au principe de la présomption de faute que nous avons donné la préférence, en observant comme causes d'exonération proportionnelle de l'automobiliste la faute de la victime et le cas fortuit : cette faute de la victime, nous l'admettons sans qualification pour ne pas obliger le juge à se prononcer contre sa conviction, et lui permettre de rester sur le terrain de l'équité pure ; quant aux cas fortuits, nous nous en tenons au droit commun, pour ne pas sortir du principe de la présomption de faute, mais nous les restreignons aux seuls événements météorologiques.

La théorie de la présomption de faute évite les inconvénients de celle du risque, et présente sur elle de notables avantages : le principal de ces avantages réside dans la modération qui la caractérise et permet d'arriver directement au but sans passer par les excès qui sont inhérents à un système trop absolu. Montaigne a écrit : « L'archer qui

« outrepatte le blanc, faut comme celui qui ne l'atteint « pas » ; le législateur n'atteindrait pas le but, s'il en restait au droit commun qui laisse à la victime la charge d'une preuve parfois impossible à administrer. Il le dépasserait si, après avoir mis la preuve à la charge du conducteur, il modifiait la valeur juridique de cette preuve, et n'admettait pas la faute sans qualification, mais n'exonérerait le chauffeur que dans le cas de la faute lourde ou grave. Le renversement de la preuve est impérieusement imposé par la nature dangereuse de la circulation automobile, mais la modification juridique doit se borner à son déplacement et les effets de la preuve doivent rester ce qu'ils étaient quand la victime en supportait le poids.

Quant à la crainte que la victime déchargée du fardeau de la preuve se départisse de toute prudence et s'expose bénévolement à un accident, elle est absolument vaine, car l'instinct de la conservation est si spontané et énergique qu'il empêchera toujours, devant un danger imminent, une personne saine d'esprit, de tenir compte de la question de responsabilité.

Le principe de la faute présumée est donc le moyen terme qui donnera à la victime une entière satisfaction, sans exagérer la responsabilité de l'automobiliste. La victime n'est pas fondée à exiger plus que le bénéfice de cette législation nouvelle. Quant aux automobilistes ils ne peuvent demander moins : d'ailleurs la résistance opiniâtre qu'ils ont apportée jusqu'à présent, à l'idée d'une législation spéciale est incompréhensible ; en cherchant avec

autant d'âpreté à excuser les chauffards et à se solidariser avec eux, ils ont fait plus de tort à l'automobilisme que ceux qui récriminent contre ce sport.

Autant qu'il est permis de présumer de l'avenir de la nouvelle loi, quelles sont les conséquences pratiques qu'on peut en espérer au triple point de vue juridique, social et économique ?

Au point de vue juridique, on remarque que le renversement de la preuve donne aux parties en cause des armes sensiblement égales, et rétablit l'équilibre judiciaire, qui était trop souvent rompu en faveur de l'automobiliste. Il est vrai que les tribunaux, qui jugent actuellement en équité, sont les plus nombreux, et que les décisions basées sur le droit strict et sur la nécessité de la preuve par la victime sont relativement rares ; mais il faut consacrer cette pratique et faire tomber ce chaos jurisprudentiel résultant de ce que d'autres tribunaux rendent leurs décisions d'après le droit commun.

Au point de vue social, la législation nouvelle a un grand rôle à jouer. Elle doit contribuer à calmer l'opinion publique en rétablissant l'égalité entre les circulants.

Chacun doit, en effet, avoir un droit égal à l'usage de la route ; mais cette égalité se trouve constamment détruite au profit de l'automobiliste par la vitesse qu'il déploie, par la crainte qu'il inspire, et par l'immunité dont il bénéficie dans un abordage.

En fait il se croit le maître de la route : quand il a corné pour signaler son arrivée, il estime avoir satisfait à toutes

ses obligations, et comme ceux qu'il rencontre préfèrent abandonner le terrain plutôt que de se faire écraser, c'est impunément qu'il peut maintenir sa vitesse et usurper la place des autres au milieu de la chaussée.

Cet empiètement sur le droit des autres usagers lui paraît si légitime qu'il le considère, dans sa généralisation, comme le moyen le plus propre à rendre dans l'avenir la circulation automobile complètement inoffensive. Pour lui, l'accoutumance à cette circulation et la disparition des accidents, qui devraient logiquement résulter du respect par chaque usager des droits de ses congénères, ne peuvent être obtenus que par l'abdication des droits du public au profit de sa corporation.

Ce n'est pas sans une certaine outrecuidance qu'il conseille aux piétons de ne pas quitter les trottoirs, aux voituriers de se tenir constamment sur l'accotement droit, pour laisser libre le milieu de la chaussée, en prévision du passage éventuel de l'automobile, et à tous les circulants de céder la place quand ils entendent la trompe du chauffeur.

Il paraît que ces prétentions ne sont pas inédites ; elles ont existé autrefois sous une forme encore plus impérative, lorsque les carrosses royaux ou princiers circulaient sur les routes. Quand un manant, trop lent à s'esquiver, avait l'audace de se faire renverser par l'impérieux équipage, il recevait la bastonnade s'il n'était pas tué sur le coup.

Il est fâcheux pour l'agrément des chauffeurs et la commodité de leur locomotion, que les mœurs actuelles ne

permettent plus l'emploi de moyens de persuasion aussi efficaces.

Il est absolument nécessaire, pour assurer la concorde entre les usagers de la route qu'une loi spéciale fasse disparaître les privilèges que les chauffeurs s'arrogent, et qu'elle s'efforce de modifier dans un sens moins égoïste et plus humain la regrettable mentalité dont ils font preuve constamment. A cet égard il est permis d'espérer que la modification de responsabilité qui sera édictée par une législation que le public réclame, contribuera notablement à lui assurer les satisfactions auxquelles il a droit.

Enfin au point de vue économique, la législation spéciale ne peut être considérée comme la « guillotine » de l'industrie automobile. C'est d'ailleurs une erreur manifeste de croire que la répression rigoureuse des délits puisse diminuer le nombre des adhérents de ce sport ; c'est au contraire la liste journalière des accidents d'automobiles qui contribue à en éloigner le public, et la législation qui aura pour effet de diminuer le nombre des accidents et des délits de route favorisera le progrès de cette industrie, bien mieux que l'impunité relative dont elle bénéficie aujourd'hui.

Dans les pays étrangers, la répression, basée sur des lois spéciales, est beaucoup plus sévère qu'en France ; en Angleterre, pour des délits d'homicide ou de blessures, les tribunaux infligent la peine du Hard-Labour, et malgré cette rigueur, l'industrie automobile y est en pleine prospérité.

La législation spéciale est conçue dans un tel esprit de modération et d'impartialité, qu'elle se tient à égale dis-

tance des idées de représailles que font naître les abus des chauffeurs, et des considérations économiques que mettent en avant les intéressés de l'industrie automobile. Cette législation ne constitue ni gêne, ni entrave pour ceux qui font de l'automobile un usage normal, mais elle devient rigoureuse pour ceux qui, par leur manière de conduire, mettent en péril la sécurité publique. Une législation ainsi conçue ne devrait rencontrer aucune résistance de la part des représentants de l'automobilisme. Ils devraient même l'appeler de leurs vœux, car elle assurerait, mieux que l'état de choses actuel, l'essor et la prospérité de leur industrie en réprimant les chauffeurs qui, par leurs agissements, discréditent cette locomotion.

Ils devraient comprendre que l'irritation du public, sans cesse avivée par de continuels accidents dus à l'imprudence, à la mauvaise volonté, à l'égoïsme des chauffeurs, se traduirait par des représailles qui mettraient en danger cette locomotion. Car le public se dira qu'aucune considération économique ne peut prévaloir contre le respect de la vie humaine, et que si l'automobilisme, nouveau Minotaure, ne peut vivre et prospérer qu'en dévorant chaque jour un certain nombre de victimes, il faudrait souhaiter la disparition d'une industrie aussi meurtrière.

Vu : le Président de la thèse

WEISS

Vu : le Doyen,
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD

Libr. des Facultés A. MICHALON, 26, rue Monsieur-le Prince, Paris.

